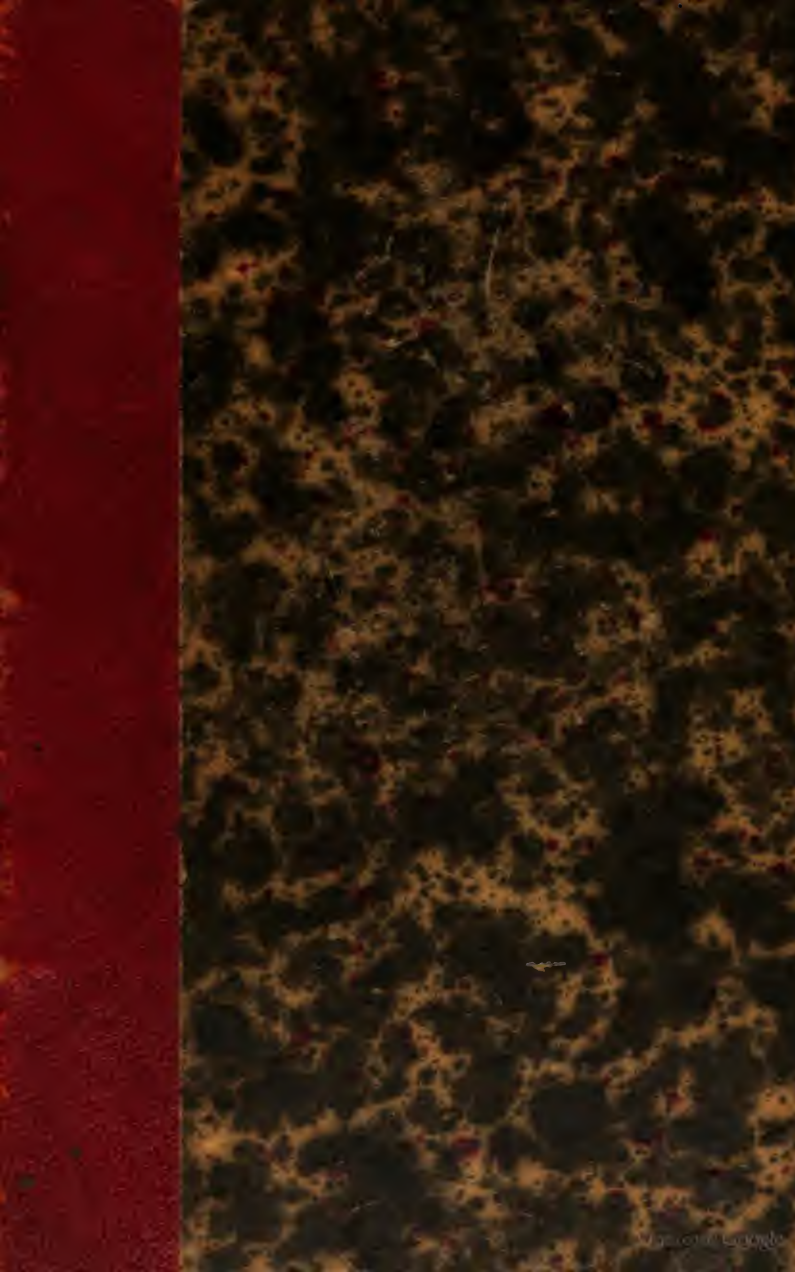


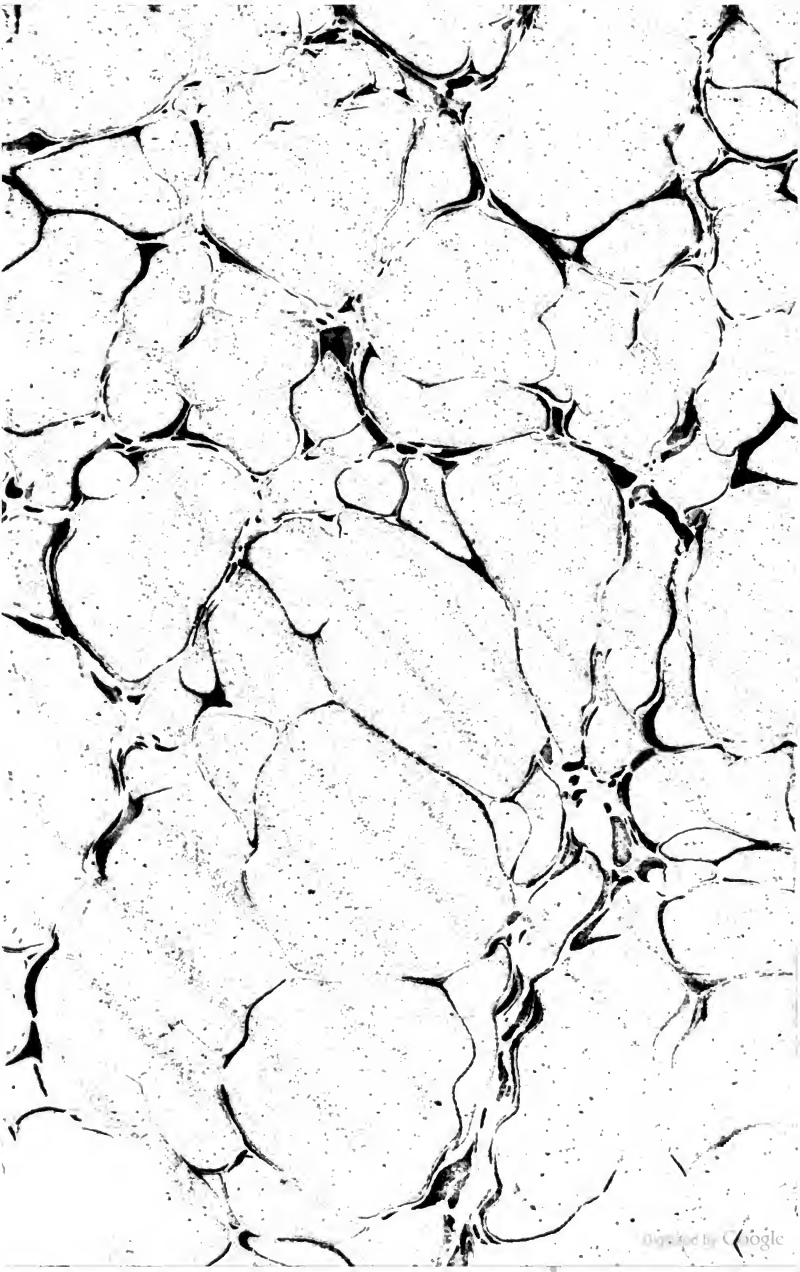


Library
of the
University of Wisconsin

PURCHASED WITH THE
HILL RAILWAY LIBRARY FUND

A GIFT FROM
JAMES J. HILL

ST. PAUL



LES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS
EN 1860

Bruxelles, imp. de D. Van Paemel

LES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS
EN 1860

STATUTS DES COMPAGNIES
NOTICES HISTORIQUES — SITUATIONS FINANCIÈRES
AVEC UNE INTRODUCTION

PAR
A. Demeur
AVOCAT ET DOCTEUR EN DROIT



PARIS
LIBRAIRIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE N. CHAIX ET C^{ie}
Rue Bergère, 20, près du boulevard Montmartre

1860

116842
MAR 26 1908
HJR 39
D39



9,066 kilomètres de chemins de fer construits, dont l'exploitation a produit, en 1859, une recette brute de plus de 400 millions de francs ;

7,242 kilomètres en construction ou à l'étude ;

En total 16,308 kilomètres de chemins de fer concédés, pour lesquels les dépenses faites et à faire, y compris les subventions du trésor public, sont évaluées à plus de 6 milliards 650 millions de francs, et se divisent comme il suit :

Dépenses faites : 4 milliards 500 millions de francs ;

Dépenses à faire : 2 milliards 350 millions de francs ;

Telle est, à grands traits et en nombres ronds, la situation des chemins de fer français au commencement de l'année 1860.

Ces chemins ont été concédés successivement à plus de cinquante compagnies, réduites aujourd'hui, par suite de fusions, au nombre de onze. Dans ce nombre, il y a trois compagnies qui sont appelées, en vertu de traités définitifs, dont l'exécution seule est retardée de quelques années, à se fusionner avec d'autres.

Nous avons pensé qu'il serait utile de réunir les *Statuts* des compagnies de chemin de fer actuellement existantes. Indépendamment de l'objet de la société, de sa dénomination, de son siège et de sa durée, les statuts indiquent le montant du capital social et la nature des titres qui le représentent ; ils déterminent la composition et les droits du conseil d'administration et de l'assemblée générale des actionnaires ; ils règlent l'emploi des bénéfices sociaux, etc. ; en un mot, ils forment la loi de la société, et tous les intéressés à l'entreprise sociale y sont soumis.

Mais la reproduction pure et simple de ces statuts n'eût donné qu'une idée incomplète des compagnies de chemins de fer. Conformément à la nature même de leur objet, les statuts se bornent à tracer les règles qui régissent la société dans son intérieur. Ce n'est que par exception qu'ils font mention des rapports établis par les compagnies avec les tiers et spécialement avec l'État. Ils ne disent rien du développement successif et de la situation de l'entreprise. D'ailleurs des faits nombreux, d'une importance considérable, et qui parfois ont modifié jusqu'aux conditions essentielles des sociétés, se sont accomplis depuis la rédaction de ces statuts.

C'est pourquoi nous avons joint à chacun d'eux une

Notice qui résume l'histoire des concessions et de leurs fusions, qui reproduit les clauses principales des conventions intervenues entre l'État et les compagnies, et qui énumère les subventions que l'État a allouées pour l'exécution des travaux, ainsi que les garanties d'intérêt et d'amortissement accordées sur les capitaux employés à la construction des chemins de fer. Cette *Notice* indique, en outre, suivant des divisions officiellement consacrées, la longueur kilométrique des lignes concédées, construites, en construction ou à l'étude. Elle est suivie des données les plus importantes sur la *Situation financière* actuelle de chaque compagnie, et spécialement de leur bilan à la fin de l'exercice 1859.

Le tout est précédé d'une *Introduction* dans laquelle nous avons essayé de donner un aperçu du développement général des chemins de fer français.

Tel est l'objet de ce volume.

On y chercherait en vain des appréciations sur l'histoire ou sur la situation des entreprises de chemins de fer. Cela n'entre pas dans notre plan. On y trouvera un ensemble de règles, de faits et de chiffres relatifs aux chemins de fer, que nous nous sommes borné à exposer, parfois à expliquer, et qui permettent au lecteur d'apprécier lui-même la situation de ces entreprises.

Nous avons puisé à trois sources pour réunir les éléments de ce volume :

Le Bulletin officiel des lois, décrets, etc. ;

Les Rapports présentés aux assemblées générales des

actionnaires par les conseils d'administration des compagnies ;

Les Documents statistiques publiés par le ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Les soins que nous avons apportés à notre travail nous permettent de dire qu'à défaut d'autre mérite il aura du moins celui de l'exactitude. Dans une matière qui touche à tant d'intérêts, c'est là, pensons-nous, le point le plus important.

INTRODUCTION.

Au point de vue des efforts qui ont été faits pour l'établissement des chemins de fer français, l'histoire de ces chemins se divise en deux périodes. Dans la première, de 1825 à 1842, ils sont construits à l'aide des seules ressources de l'industrie privée. Sauf de rares exceptions, l'État ne coopère pas aux dépenses de leur construction. Dans la seconde période, de 1843 jusqu'à ce jour, la coopération de l'État devient la règle. Des subventions considérables, soit en argent, soit en travaux, des prêts aux compagnies, des garanties d'intérêt accordées aux capitaux employés à l'exécution des travaux : tels sont les divers modes par lesquels se manifeste l'intervention de l'État.

Cette deuxième période se partage à son tour en deux parties. Dans la première, de 1843 à 1852, les chemins de fer sont concédés à de nombreuses compagnies, dont chacune ne possède que des lignes relativement peu importantes. La seconde voit s'accomplir la réunion des concessions entre les mains de quelques compagnies puissantes.

1825 A 1842.

La concession du premier chemin de fer, en France, remonte à l'année 1825 ; c'est celle du chemin de fer de Saint-

Étienne à la Loire (Andrézieux), d'une longueur de 18 kilomètres, qui a été ouvert à l'exploitation le 1^{er} octobre 1828. Le chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon (57 kilomètres), concédé en 1826, fut ouvert par parties, en 1830, en 1832 et en 1833. Celui d'Andrézieux à Roanne (67 kil.), concédé en 1828, n'a été mis en exploitation qu'en 1834.

Tel est le bilan des chemins de fer dont la construction a été commencée sous la Restauration.

La concession du chemin de fer de Saint-Étienne à la Loire fut accordée directement par ordonnance royale, et celle des deux autres fut précédée d'une adjudication publique. Toutes trois étaient perpétuelles. Les chemins furent établis à une seule voie. Leur construction avait surtout pour but le transport de la houille que fournissent en abondance les contrées qu'ils traversent. La traction s'y fit longtemps par des chevaux, des bœufs et des machines à poste fixe. Ce n'est qu'en 1832, sur le chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, qu'on fit le premier essai de locomotives et que commença le transport des voyageurs. C'était l'enfance de l'industrie des chemins de fer. Aussi, ces chemins, qui font aujourd'hui partie de la concession de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, ont été reconstruits en entier en 1855.

Durant les premières années qui suivirent la révolution de juillet, les chemins de fer ne présentent qu'un développement insignifiant.

On ne peut guère signaler, avant l'année 1835, que la concession du chemin de Toulouse à Montauban, qui resta sans effet, et celle d'Alais à Beaucaire. En 1835, on procéda à l'adjudication du chemin de fer de Montbrison à Montrond, dont la concession fut abandonnée après la construction du chemin. Ces chemins furent concédés dans des conditions à peu près identiques à celles des concessions précédentes. Toutefois, une modification importante fut introduite dans la durée de la concession de Montbrison à Montrond. Au lieu d'être perpétuelle, elle fut limitée à 99

ans. Aucune concession de chemin de fer n'a été accordée à perpétuité depuis l'année 1835.

C'est en 1835 que fut concédé le premier chemin de fer aboutissant à Paris, celui de Saint-Germain. Il fut ouvert à l'exploitation jusqu'au Pecq, sur une étendue de 19 kilomètres, le 26 août 1837. Dans l'intervalle, les deux chemins de fer de Paris à Versailles (rive droite et rive gauche) furent concédés. Si l'on ajoute à ces chemins celui de Montpellier à Cette et d'Alais à la Grand'Combe, ainsi que quelques petites sections consacrées exclusivement au service de grandes exploitations industrielles, on aura l'ensemble des lignes qui étaient concédées lorsque, au mois de juin 1857, la question des chemins de fer fut portée pour la première fois par le gouvernement devant la chambre des députés. L'étendue totale de ces lignes, non compris les chemins de fer industriels, ne dépassait pas 525 kilomètres, dont 142 seulement étaient en exploitation.

L'opinion publique se prononçait vivement pour l'établissement de grandes lignes de chemins de fer. On avait compris que ces puissants moyens de communication devaient amener une révolution dans les relations entre les hommes. On citait l'exemple des pays voisins, dans lesquels ils commençaient à se développer rapidement. L'Angleterre possédait alors 797 kilomètres en exploitation, et la Belgique 70, indépendamment de nombreuses lignes en construction.

En Angleterre, l'industrie privée était parvenue à réaliser les travaux que nécessitent ces vastes entreprises. En Belgique, l'État avait été chargé, par la loi du 1^{er} mai 1834, de l'exécution des grandes lignes. En France, on discutait la question de savoir de quelle manière l'État interviendrait pour doter le pays des nouvelles voies de communication, et l'on paraissait d'accord sur ce point que les compagnies particulières étaient impuissantes pour en assurer l'exécution.

Le gouvernement, qui avait obtenu, dès 1833, un crédit de 500,000 francs pour les études de chemins de fer, présenta aux chambres, dans la session de 1837, des projets de

construction de diverses lignes, parmi lesquelles figuraient celles de Paris à la frontière de Belgique, de Paris à la mer par Rouen, de Lyon à Marseille, etc. D'après les projets soumis aux chambres, ces chemins devaient être concédés à des compagnies. La construction de quelques-uns était assurée par des conventions provisoires. D'autres devaient être concédés par des adjudications publiques. Plusieurs recevaient des subventions du trésor public; pour l'un d'eux, une garantie d'intérêt devait être accordée sur le capital employé à l'exécution des travaux. Le gouvernement aurait désiré entreprendre lui-même la construction des grandes lignes et suivre le système qui avait été adopté en Belgique dès 1854; mais il avait reculé devant les dépenses. Ces dépenses étaient calculées alors à une somme bien inférieure à ce qu'elles devaient être en réalité; néanmoins, le gouvernement n'avait pas osé espérer que les chambres consentiraient à les voter. « Les dépenses des chemins de fer que nous avons demandés, » disait à la chambre des députés le ministre des travaux publics, M. Martin (du Nord), « s'élèveront en totalité à une somme de 280 millions. En vérité, comment serait accueillie par la chambre la demande d'un semblable crédit ? »

Les projets du gouvernement furent discutés pendant trois séances par la chambre des députés. Toutes les questions générales relatives à l'établissement des lignes de chemins de fer et notamment celle du mode d'intervention du gouvernement furent agitées dans cette discussion. Dans l'opinion commune, les projets soumis à la chambre n'avaient pas été suffisamment mûris. Bref, leur ajournement fut prononcé. On se borna, par des lois en date du 17 juillet 1857, à autoriser l'établissement de deux petites lignes, celles de Bordeaux à la Teste (52 kilomètres) et de Mulhouse à Thann (20 kilomètres), et à accorder un prêt de 6 millions de francs pour l'exécution des chemins d'Alais à Beaucaire et d'Alais à la Grand'Combe. Peu de temps après, le chemin de Strasbourg à Bâle (158 kilomètres) fut aussi concédé.

Dans la session de 1858, le gouvernement présenta aux chambres un nouveau projet, comprenant un ensemble de 4,400 kilomètres. Le réseau à construire enveloppait la France tout entière. Toutefois les lignes de Paris à la frontière de Belgique, de Paris à Rouen, de Paris à Bordeaux, et de Lyon à Marseille, représentant ensemble une longueur de 1,500 kilomètres, devaient seules être commencées de suite. Cette fois, et conformément à l'avis d'une commission qu'il avait instituée dès le mois de novembre 1857, le gouvernement demandait de se charger de la construction des grandes lignes, les lignes secondaires devant seules, dans sa pensée, être concédées à des compagnies.

La chambre des députés ne fit pas un meilleur accueil à ce projet qu'à celui présenté dans la session précédente. L'idée de confier à l'État la construction des chemins de fer fut vivement combattue. On accusait l'Administration d'être dominée par l'esprit de monopole. « Suivant nous, » disait Arago, qui avait été nommé rapporteur, « il faut abandonner l'exécution des chemins de fer, grands ou petits, à l'esprit d'association partout où il se produit des compagnies sérieuses, fortement et moralement constituées ; l'action gouvernementale immédiate doit s'exercer dans les seules directions où, l'intérêt national des travaux étant bien constaté, il n'y a cependant pas de soumissionnaires, soit à cause de l'incertitude des produits, soit même, car nous allons jusque-là, à raison de leur insuffisance reconnue. »

Nous n'avons pas à rappeler ici les diverses phases de la discussion que subit le projet du gouvernement et à laquelle prirent part les orateurs les plus éminents. Qu'il nous suffise d'en constater le résultat : après quatre séances de discussion, la chambre rejeta, à une grande majorité, tous les articles du projet.

L'année 1858 vit cependant éclore des concessions qui n'étaient pas sans importance. Les lois des 6, 7 et 8 juillet acceptèrent successivement les offres faites par trois compagnies d'exécuter à leurs frais, risques et périls, les che-

mins de fer de Paris à Rouen, au Havre et à Dieppe, celui de Paris à Orléans et celui de Lille à Dunkerque.

La spéculation commençait à s'occuper de ces sortes d'entreprises ; mais à une sorte d'enthousiasme momentané succéda bientôt le discrédit. Une crise financière se manifesta. En même temps, on reconnut que de graves erreurs avaient été commises dans les devis primitifs de la dépense de construction. La plupart des actionnaires refusèrent de payer les actions par eux souscrites. Dès le 26 juillet 1839, la loi qui avait accordé la concession du chemin de Lille à Dunkerque était rapportée ; le 1^{er} août suivant, les chambres accordaient au gouvernement la faculté de résilier les conventions relatives à la concession du chemin de Paris à Rouen, et le même jour la compagnie d'Orléans était autorisée à arrêter ses travaux au delà de Juvisy, c'est-à-dire sur la majeure partie de la ligne. Par suite, les concessions, qui avaient atteint une étendue de 1,020 kilomètres à la fin de l'année 1838, ne comprenaient plus, à la fin de l'année suivante, que 566 kilomètres, dont 175 seulement ouverts à l'exploitation.

Peu de temps après, le 15 juillet 1840, une loi autorisait d'importantes modifications dans les clauses du cahier des charges de la compagnie d'Orléans. La durée de la concession était portée de 70 à 99 ans, et la compagnie était dégagée de l'obligation de construire deux embranchements onéreux. En outre, la loi du 15 juillet 1840 accordait une garantie d'intérêt et d'amortissement sur le capital employé à l'exécution des travaux. C'était la première faveur de cette nature accordée à une compagnie. Cette faveur, qui a été dans ces derniers temps appliquée sur une vaste échelle, ne s'est renouvelée pour aucune compagnie de 1840 à 1850. En l'accordant à la compagnie d'Orléans, on avait pour unique but de lui apporter le crédit nécessaire à son entreprise. « Au fond, » disait, à la chambre des députés, le rapporteur M. Gustave de Beaumont, « votre commission « est convaincue qu'en garantissant à la compagnie d'Orléans un minimum d'intérêt de 5 p. c., plus 1 p. c. d'a-

« mortissement, l'État, par le fait, ne s'engage à rien. Que
« fait donc le gouvernement dans cette circonstance? Il
« prête à une grande et utile entreprise l'appui moral de
« son concours ; il croit que cette entreprise mérite la con-
« fiance, et il le proclame hautement en se portant caution.
« Il encourage ainsi, par son exemple, les capitaux timides.
« Et que l'on y prenne bien garde, il n'agirait pas ainsi
« pour donner crédit à une affaire mauvaise ou douteuse ;
« si à ses yeux l'entreprise était seulement douteuse, il ne
« la garantirait pas ; il la garantit parce qu'il la juge
« bonne. »

Les faits ont justifié ces prévisions : grâce aux modifications introduites dans son cahier des charges et à la garantie de l'État, la compagnie d'Orléans parvint promptement à achever sa ligne ; et grâce au prompt développement des recettes, la garantie de l'État ne dut jamais être invoquée.

Dans le courant de la même année 1840, on concéda de nouveau le chemin de Paris à Rouen, et l'État consentit divers prêts à la compagnie constituée pour sa construction, à celle de Strasbourg à Bâle et à celle d'Andrézieux à Roanne. En même temps il entreprenait à ses frais la ligne de Montpellier à Nîmes et de Lille à la frontière de Belgique. Mais ce n'étaient toujours là que des efforts partiels. Le plan d'ensemble, portant sur les grandes lignes qui devaient desservir la France tout entière, ne fut adopté qu'en 1842, par la loi du 11 juin. Cette loi ouvre la seconde période du développement des chemins de fer français. Dix-neuf années s'étaient écoulées depuis la concession de la première ligne de chemin de fer, et il n'y avait encore que 797 kilomètres concédés, parmi lesquels 564 seulement étaient en exploitation.

A la même époque, l'Angleterre possédait près de 4,000 kilomètres en exploitation et la Belgique 584.

1842 A 1852.

« Le projet de loi a pour but, » disait à la chambre des

députés le ministre des travaux publics en présentant le projet qui acquit force de loi le 11 juin 1842, « d'étendre sur la surface du royaume un réseau général de chemins de fer et de créer pour notre pays un nouveau système de communication destiné à unir par des voies rapides le Nord avec le Midi, l'Est avec l'Ouest, l'Océan avec la Méditerranée. »

Paris était choisi pour point de départ commun de toutes les grandes lignes de communication ; de là elles se dirigeaient vers les frontières de terre et de mer, la Belgique, l'Allemagne, la Suisse, la Méditerranée, l'Espagne, l'Océan, la Manche, en passant par les grands centres de population agglomérée, Lille, Strasbourg, Lyon, Marseille, Bordeaux et Nantes.

Faire concourir à la construction de ces grandes lignes l'État, les départements traversés, les communes intéressées, et l'industrie privée ; abandonner leur exploitation à des compagnies pour un temps limité, à l'expiration duquel la valeur de la voie et du matériel devait seule être remboursée par l'État ; tel est le système qui fut consacré par la loi du 11 juin 1842.

L'État se chargeait des travaux qui entraînent les plus grandes dépenses et qui présentent les chances les plus incertaines : il payait les terrassements, les ouvrages d'art et les stations.

Les indemnités dues pour les terrains et les bâtiments dont l'occupation était nécessaire à l'établissement des chemins et à leurs dépendances étaient avancées par l'État ; mais les deux tiers de cette dépense devaient lui être remboursés par les départements et les communes.

L'achat et la pose des rails, les frais d'entretien et de réparation du chemin, l'achat des machines et l'exploitation étaient seuls à la charge des compagnies.

D'après les évaluations faites à cette époque, les chemins de fer devaient coûter en moyenne 291,000 francs par kilomètre ; les dépenses supportées par l'État ne devaient pas excéder 150,000 francs par kilomètre, et celles mises à la

charge des départements et des communes 16,000 francs ; la portion de la dépense laissée à l'industrie privée était estimée à 125,000 par kilomètre.

Disons tout de suite que la disposition de la loi du 11 juin 1842, qui imposait aux départements et aux communes l'obligation de rembourser à l'État les deux tiers de la valeur des terrains nécessaires à l'établissement des chemins de fer, fut abrogée par une loi du 19 juillet 1845, à raison des réclamations qu'elle fit naître, et qu'elle n'a jamais été mise à exécution.

Dans l'esprit de la loi du 11 juin 1842, la part considérable imposée à l'État dans les dépenses de construction des voies ferrées devait transformer la nature des droits des compagnies chargées de l'exploitation.

« Dans le système proposé, » disait le rapporteur de la commission de la chambre des députés, M. Dufaure, « l'État
« reste propriétaire du chemin : il le donne simplement à
« loyer. Ce n'est plus une concession qu'il accorde, mais
« un bail qu'il consent, et dans lequel il est bien plus facile
« que dans un acte de concession, de comprendre toutes
« les clauses que peut réclamer l'intérêt public.

« Les avances des compagnies étant considérablement
« réduites, les tarifs rémunérateurs sont moins forts ; la
« jouissance de ces tarifs est moins longue ; l'État reprend
« la libre possession du chemin à des intervalles moins
« éloignés, et il recouvre, à ces intervalles, la faculté d'in-
« troduire dans le système des travaux et dans celui des
« taxes les modifications que peuvent réclamer les progrès
« du temps et les besoins du commerce.

« Ainsi se trouvent conciliés les intérêts du présent et
« ceux de l'avenir. »

Les chemins de fer dont l'établissement fut décrété par la loi du 11 juin 1842 se dirigeaient :

1^o De Paris,

Sur la frontière de Belgique par Lille et Valenciennes ;

Sur l'Angleterre, par un ou plusieurs points du littoral de la Manche ;

Sur la frontière d'Allemagne, par Nancy et Strasbourg ;
Sur la Méditerranée, par Lyon, Marseille et Cette ;
Sur la frontière d'Espagne, par Tours, Poitiers, Angoulême, Bordeaux et Bayonne ;

Sur l'Océan, par Tours et Nantes ;

Sur le centre de la France, par Bourges ;

2^o De la Méditerranée sur le Rhin, par Lyon, Dijon et Mulhouse ;

De l'Océan sur la Méditerranée, par Bordeaux, Toulouse et Marseille.

La dépense nécessaire à la création de ce vaste réseau devait être, mais d'après des évaluations trop modérées, de 600 millions de francs, et la loi de 1842 affectait une somme de 125,500,000 francs au commencement des travaux, outre une somme de 1,500,000 francs qui devait être appliquée à la continuation et à l'achèvement des études des grandes lignes.

Le système consacré par la loi de 1842 pour l'établissement des chemins de fer n'était pas exclusif de tout autre système. Le législateur ne s'était pas lié les mains. Rien ne s'opposait à ce que des concessions fussent accordées à d'autres conditions que celles prévues par la loi qui ordonnait la création du système général de chemins de fer. Le jour même où cette loi était promulguée, une autre loi accordait, pour 99 ans, la concession du prolongement jusqu'au Havre du chemin de fer de Paris à Rouen, et la compagnie concessionnaire recevait, avec une subvention de 8 millions de francs, un prêt de 10 millions à l'intérêt de 3 p. c.

La loi du 11 juin 1842 disposait même formellement que les lignes dont elle ordonnait la création « pourraient être « concédées en totalité ou en partie à l'industrie privée, en « vertu de lois spéciales et aux conditions qui seraient dé- « terminées. »

Cette disposition ne tarda pas à être appliquée. Dès le 24 juillet 1843, une loi spéciale concédait le chemin de fer de Marseille à Avignon, pour l'établissement duquel l'État

fournissait les terrains, et, au lieu de se charger des terrassements et des travaux d'art, allouait une subvention de 52 millions de francs. Cette concession était accordée pour une durée de 55 ans, à partir de l'achèvement des travaux.

L'État entreprit immédiatement, en exécution de la loi du 11 juin 1842, des lignes d'une étendue de plus de 2,000 kilomètres. Au crédit alloué pour les travaux par cette loi, de nouveaux et importants crédits furent ajoutés en 1844 et 1845.

A mesure que les tracés étaient fixés et les tarifs arrêtés, les compagnies furent appelées à soumissionner pour la concession du bail d'exploitation.

Plusieurs chemins qui n'étaient pas compris dans les grandes lignes dont la construction avait été ordonnée en 1842 furent aussi concédés à cette époque. En total, du 6 septembre 1844 au 1^{er} juillet 1846, 5,904 kilomètres furent concédés; de telle sorte que l'ensemble des concessions s'éleva, au 1^{er} juillet 1846, à 4,955 kilomètres et fut ainsi à peu près quintuplé, dans l'espace de moins de deux années.

A l'exception de la ligne de Bordeaux à Cette, pour l'exécution et l'exploitation de laquelle la soumission fut acceptée par une loi, et des embranchements de Dieppe et de Fécamp, concédés directement par ordonnance royale, tous les chemins furent concédés par voie d'adjudication publique. Le maximum de durée de jouissance de l'exploitation était déterminé par le ministre des travaux publics, dans les limites tracées par la loi, et la concession était adjugée à la compagnie qui consentait à la réduction la plus grande de la durée de la concession.

Les principales lignes concédées à cette époque sont indiquées ci-après, avec la date et la durée de chaque concession.

			Ans.	Mois.	Jours.
6 septembre	1844	Paris à Sceaux	50		
24 octobre	"	Orléans à Bordeaux	27		278
" "	"	Orléans à Vierzon	59	11	
" "	"	Amiens à Boulogne	98	11	
25 janvier	1845	Montereau à Troyes	75		

			Ans.	Mois.	Jours.
10 septembre	1845	Paris à la frontière belge avec embranchements sur Calais et sur Dunkerque . . .	58		
»	»	» Fampoux à Hazebrouck . .	57		316
18	»	» Dieppe et Fécamp . . .	93		
27 novembre	»	» Paris à Strasbourg. . .	43		286
»	»	» Tours à Nantes . . .	54		13
21 décembre	»	» Paris à Lyon. . .	41		90
29	»	» Creil à Saint Quentin. . .	24	11	
11 juin	1846	» Lyon à Avignon . . .	44		298
21	»	» Bordeaux à Cette . . .	66		
1 ^{er} juillet	»	» Embranchement de Castres.	66		

Les lignes d'Orléans à Bordeaux, d'Orléans à Vierzon, de Paris à la frontière belge, de Paris à Strasbourg, de Tours à Nantes et de Paris à Lyon avaient été entreprises par l'État, dans les conditions déterminées par la loi du 11 juin 1842. En ce qui concerne les lignes de Paris à Lyon et de Paris à la frontière belge, les cahiers des charges imposaient aux compagnies concessionnaires l'obligation de rembourser à l'État les dépenses qu'il avait faites pour les travaux. Les autres lignes étaient concédées sans subvention, à l'exception de celle de Bordeaux à Cette qui devait recevoir, en espèces, 15 millions de francs.

Après l'approbation de l'adjudication, les compagnies se constituaient en sociétés anonymes. Les subventions accordées par l'État étaient de nature à attirer les capitalistes. L'exemple de la compagnie de Paris à Orléans était là d'ailleurs pour démontrer que, même sans subvention, les chemins de fer pouvaient procurer des bénéfices considérables. Les actions (anciennes) de cette compagnie, d'une valeur nominale de 500 francs, avaient doublé de valeur dès 1844, et, en 1845, elles s'élevaient jusqu'au cours de 1,522 fr. 50 c. Cependant l'inauguration de la ligne principale était toute récente ; elle avait eu lieu le 5 mai 1845.

Les souscriptions affluèrent donc en 1845 et 1846 pour la constitution des compagnies des chemins de fer. Le montant du capital des compagnies formées dans le cours de ces deux années, représenté par des actions, atteignit la somme d'un milliard 79 millions de francs, réparti comme suit : 559 millions en 1845 et 520 millions en 1846.

Cette situation devait être de courte durée. Une crise ne tarda pas à se produire. Beaucoup de souscripteurs d'actions avaient pris des engagements au delà de leurs forces. Plusieurs compagnies durent reconnaître, mais trop tard, qu'elles avaient accepté des conditions de concession trop onéreuses. Des faits imprévus vinrent aggraver la crise : les inondations de la Loire en 1846, puis les mauvaises récoltes de l'année 1846 et surtout celles de l'année 1847. Les actionnaires ne répondaient pas ou répondaient tardivement aux appels de fonds. Les actions de la plupart des compagnies de constitution récente descendirent notablement au-dessous du pair. Aussi, durant les six derniers mois de l'année 1846 et dans le cours de l'année 1847, non-seulement aucune concession nouvelle ne fut accordée, mais trois compagnies se trouvèrent dans la nécessité d'abandonner celles qu'elles avaient obtenues et d'entrer en liquidation. La compagnie de Fampoux à Hazebrouck fut déclarée dissoute le 14 novembre 1846, celle de Bordeaux à Cette, avec embranchement sur Castres, le 31 juillet 1847, et celle de Lyon à Avignon le 11 octobre 1847. Leurs cautionnements furent déclarés acquis au trésor public.

Telle était la situation lorsque éclata la révolution du 24 février 1848.

Au commencement de cette année, le réseau des chemins de fer en exploitation ne dépassait pas encore 1,821 kilomètres, dont 974, c'est-à-dire plus de la moitié, avaient été ouverts dans les deux années 1846 et 1847.

Les compagnies eurent à traverser en 1848 une crise terrible. Le crédit de celles qui étaient le plus solidement constituées se trouva ébranlé.

La présentation, en avril 1848, d'un projet de rachat par l'État de tous les chemins de fer souleva de leur part des protestations énergiques et dut bientôt être retiré.

Plusieurs ne purent tenir tête à la crise. La compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon se trouvant dans l'impossibilité absolue de continuer ses travaux, un décret de

Assemblée nationale, en date du 17 août 1848, fit rentrer le chemin dans la possession de l'État, et des titres de rente furent délivrés aux actionnaires en représentation des sommes par eux versées. D'autres compagnies ne faisaient plus de recettes suffisantes pour couvrir leurs frais d'exploitation. Ne pouvant acquitter leurs engagements envers leurs créanciers, elles réclamèrent l'intervention du gouvernement. C'est à la suite de ces réclamations que fut prononcée la mise sous séquestre des chemins de Bordeaux à la Teste (30 octobre 1848), de Marseille à Avignon (21 novembre 1848), et de Paris à Sceaux (29 décembre 1848). Les chemins de Paris à Orléans et du Centre avaient été aussi mis sous séquestre dès le 4 avril de la même année, mais la mesure, en ce qui concerne ces chemins, était uniquement motivée sur des difficultés survenues dans leurs services, et elle fut de courte durée. Le séquestre des chemins de Bordeaux à la Teste, de Marseille à Avignon et de Paris à Sceaux ne fut levé qu'après plusieurs années.

Durant toute l'année 1848, un embranchement de 11 kilomètres fut seul concédé. Les années 1849 et 1850 s'écoulèrent sans qu'aucune concession fût accordée. C'est dans la seconde moitié de l'année 1851 que l'on recommença à accorder des concessions. A cette date remontent celles du chemin de fer de l'Ouest, de Versailles à Rennes, et du chemin de fer de ceinture autour de Paris.

Aucune subvention nouvelle ne fut accordée aux compagnies depuis 1848 jusque vers la fin de l'année 1851. On se borna à exonérer les compagnies de Tours à Nantes et d'Orléans à Bordeaux de l'obligation qu'elles avaient prises de rembourser à l'État le prix des terrains et bâtiments acquis pour l'établissement de la voie de fer, et à acquitter les subventions dues en vertu d'engagements antérieurs à la révolution.

Une seule fois, l'État s'engagea à garantir un minimum d'intérêt sur des capitaux employés à l'exécution de chemins de fer; cette garantie portait sur un emprunt de la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Marseille à Avignon, et la responsabilité qu'elle entraînait pour l'État

était largement couverte par les travaux précédemment exécutés sur cette ligne, travaux qui avaient déjà coûté plus de 60 millions de francs.

Les années qui suivirent la révolution du 24 février ne furent cependant pas infructueuses, au point de vue du développement des chemins de fer. En quatre années, l'étendue des lignes en exploitation fut presque doublée. De 1,821 kilomètres qu'elle était au 31 décembre 1847, elle s'éleva, au 31 décembre 1851, à 3,541. C'est, pour chaque année, 450 kilomètres ouverts à l'exploitation.

1852 A 1860.

Nous arrivons à la seconde partie de la deuxième période du développement des chemins de fer français. Cette seconde partie, nous l'avons dit, est marquée par la concentration de toutes les concessions entre les mains de quelques compagnies. Mais, à côté de ce fait dominant, nous aurons à en signaler un grand nombre d'autres : la durée de toutes les concessions portée à 99 ans, des concessions nouvelles considérables, le remaniement des cahiers des charges, des subventions et des garanties d'intérêt accordées par l'État aux compagnies, la mise en exploitation de nombreuses lignes.

C'est en 1852 que la durée des concessions fut uniformément portée à 99 ans. Des décrets impériaux rendus dans le cours de cette année et approuvant des conventions intervenues entre le ministre des travaux publics et les compagnies appliquèrent successivement cette mesure à toutes les lignes concédées avant cette époque. Les quelques concessions, peu importantes d'ailleurs, qui, à l'origine des chemins de fer, avaient été faites à perpétuité, furent réduites à une durée de 99 ans. Depuis 1852, le même terme a été assigné à toutes les concessions nouvelles.

Cette mesure, en augmentant le crédit des compagnies, contribua durant plusieurs années à activer le développement des voies ferrées et à élever le cours des actions.

C'est aussi avec l'année 1852 que commença ce mouvement qui devait, en peu de temps, aboutir à la réunion de toutes les lignes concédées entre les mains de quelques compagnies. La compagnie du chemin de fer du Nord avait bien, en 1847, absorbé la concession du chemin de fer de Creil à Saint-Quentin ; mais c'était là un fait isolé, exceptionnel. A partir de 1852, la centralisation s'opère par des faits nombreux et successifs. Elle est l'expression d'un système. Elle s'accomplit sous l'égide et sous l'impulsion de l'autorité centrale.

« Le gouvernement chercha à concentrer les forces, » dit l'exposé des motifs d'un projet de loi présenté en 1858 au corps législatif, « en organisant de grands réseaux et
« en constituant les compagnies les plus anciennes et les
« plus solides sur de larges bases qui leur permettent d'en-
« treprendre, sans compromettre leur avenir, des chemins
« secondaires, dont l'exécution eût été inabordable pour les
« compagnies nouvelles et isolées. Les compagnies qui ne
« présentaient pas une surface suffisante se sont empressées
« d'aider elles-mêmes à la réalisation de ce système en re-
« cherchant des fusions avec les compagnies qui exploitaient
« les lignes principales. »

Ainsi, d'après cet exposé, la pensée que des compagnies puissantes, dont le crédit était depuis longtemps établi, pourraient, plus sûrement et plus rapidement que des compagnies concessionnaires de lignes nouvelles et isolées, mener à fin la construction des chemins de fer, voilà ce qui détermina le gouvernement à provoquer la concentration des concessions.

Quant aux compagnies, souvent elles eurent pour but, en se réunissant, de se mettre à l'abri de la concurrence qu'elles se faisaient entre elles ou qu'auraient pu leur faire des compagnies nouvelles. Dans tous les cas, la réunion des services, du matériel et des ateliers amenait une économie dans les frais d'exploitation.

Pour les voyageurs et les marchandises, la concentration des lignes écartait les contrariétés et les retards causés par

le défaut d'harmonie entre les dispositions matérielles des chemins, la multiplicité des tarifs et le défaut d'entente entre les compagnies.

Le gouvernement, en approuvant la réunion des concessions, trouvait l'occasion de ramener à des règles uniformes des cahiers de charges rédigés à des époques de législations différentes et présentant la plus grande diversité.

Telles sont les raisons, puisées dans l'intérêt général ou dans l'intérêt des compagnies, qui ont été invoquées pour motiver la transformation qui s'est accomplie, à partir de 1852, dans les compagnies de chemins de fer.

Deux modes distincts ont été suivis dans l'accomplissement de cette œuvre. Tantôt des compagnies se fusionnaient en répartissant entre elles et distribuant à leurs actionnaires, en échange de leurs actions, les actions représentant le capital de la société nouvelle. Tantôt une compagnie achetait les concessions et tout l'avoir social d'une ou plusieurs autres compagnies, et elle en payait le prix en obligations qui étaient réparties entre les actionnaires des compagnies cédantes.

La compagnie du chemin de fer de l'Ouest, constituée le 27 janvier 1852 pour l'établissement et l'exploitation du chemin de Versailles à Rennes, acquérait vers cette époque l'avoir entier des deux compagnies du chemin de fer de Paris à Versailles (rive droite et rive gauche). En même temps, la compagnie du Nord délivrait des obligations aux actionnaires de la compagnie du chemin de fer d'Amiens à Boulogne, en échange de leurs titres, et réunissait ce chemin à son réseau.

Ces fusions, qui étaient décidées depuis l'année précédente, furent bientôt suivies par d'autres plus importantes.

Le 27 mars 1852, un décret approuve la fusion des compagnies des chemins de fer du Centre, d'Orléans à Bordeaux et de Tours à Nantes avec la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans.

Trois mois s'écoulaient, et la nouvelle compagnie qui venait de s'établir pour la construction et l'exploitation du chemin

de fer de Lyon à Avignon réunit à sa concession les chemins de Marseille à Avignon, d'Alais à Beaucaire, d'Alais à la Grand'Combe, de Montpellier à Cette et de Montpellier à Nîmes. Elle prend la dénomination de compagnie des chemins de fer de Lyon à la Méditerranée.

En 1853, la compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg absorbe celles de Montereau à Troyes et de Saint-Dizier à Gray. Peu après, au commencement de 1854, le réseau de cette compagnie s'agrandit par l'acquisition du chemin de Strasbourg à Bâle. Elle prend la dénomination de compagnie des chemins de fer de l'Est, et s'incorpore en 1855 la ligne de Mulhouse à Thann.

C'est aussi en 1855 que les trois premiers chemins de fer concédés en France, de Saint-Étienne à Andrézieux, de Saint-Étienne à Lyon et d'Andrézieux à Roanne sont réunis en une compagnie dite des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, dont l'avoir entier ne tarde pas à être acquis par la compagnie du Grand-Central, à peine constituée, pour passer ensuite dans la société du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais, et de là dans l'immense réseau de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

En 1854, la nouvelle compagnie établie pour l'exploitation du chemin de fer de Paris à Lyon que l'État avait racheté en 1848 et qu'il avait concédé de nouveau en 1852, après en avoir achevé la construction, absorbe la compagnie concessionnaire des chemins de fer de Dijon à Besançon avec embranchement sur Gray et de Besançon à Belfort.

L'année 1855 voit se réaliser la fusion des chemins de fer normands et bretons. Les concessions, qui avaient été accordées à la compagnie du chemin de fer de l'Ouest, à celles de Paris à Saint-Germain, de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de Dieppe et Fécamp, de Paris à Caen et à Cherbourg, sont réunies en une seule concession dans les mains de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Pour l'année 1856, époque de la guerre d'Orient, nous n'avons à signaler que la cession de la ligne de Dôle à Sa-

lins, par les concessionnaires, à la compagnie de Paris à Lyon.

L'année 1857 au contraire est marquée par des modifications importantes dans le réseau des chemins de fer. La concentration s'accélère. Elle est sur le point d'arriver à son apogée. La compagnie de Paris à Lyon et celle de Lyon à la Méditerranée se réunissent en une seule compagnie. En même temps elles acquièrent la concession du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais qui avait été accordée, en 1855, à une société en participation fondée par les compagnies d'Orléans, du Grand-Central et de Paris à Lyon. En même temps encore, l'avoir entier de la compagnie du chemin de fer Grand-Central est partagé. 54 p. c. en sont attribués aux compagnies réunies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée; 66 p. c. viennent accroître le réseau de la compagnie d'Orléans. C'est à la même date que se réalise, au profit de cette dernière compagnie, l'acquisition de la concession qui avait été accordée à la compagnie du chemin de fer de Paris à Orsay.

Enfin en 1858, la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, qui avait pris naissance en 1852, absorbe la compagnie du chemin de fer de Bordeaux à la Teste, et prend à bail, pour 50 ans, l'exploitation du canal du Midi.

Par suite de ces fusions successives, les compagnies de chemins de fer se trouvèrent réduites au nombre de onze, savoir :

Compagnie du chemin de fer du Nord.

Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans.

Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève.

Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Compagnie du chemin de fer de Bessèges à Alais.

Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Compagnie des chemins de fer des Ardennes.

Compagnie des chemins de fer du Dauphiné.

Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers.

De ces onze compagnies, il en est trois dont la fusion avec d'autres est arrêtée par des traités définitifs, conclus en 1857 et en 1858, et dont l'exécution seule est retardée de quelques années. Par suite de ces traités, la compagnie de Lyon à Genève et celle du Dauphiné seront confondues dans la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée; et celle des Ardennes sera confondue dans la compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ajoutez à cela que la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est chargée par la compagnie du chemin de fer de Bessèges à Alais de l'exploitation de ce dernier chemin, et que le chemin de Graissessac à Béziers, placé sous séquestre depuis le 20 mai 1858, est administré par des agents de l'autorité publique.

On peut donc dire dès à présent que le réseau des chemins de fer français se trouve réuni entre les mains de six compagnies.

Pendant que ces fusions s'accomplissaient, de nombreuses concessions nouvelles étaient venues se joindre aux concessions anciennes.

C'est ainsi notamment que presque tous les décrets impériaux qui ont approuvé les traités de fusion intervenus entre les compagnies leur ont concédé de nouvelles lignes. En cherchant à organiser les grandes compagnies, le gouvernement avait surtout pour but, nous l'avons vu, de leur attribuer la mission de construire les voies ferrées qui devaient s'étendre sur toutes les parties du territoire.

Dans la distribution de ces concessions nouvelles, on retrouve une pensée qui présidait en même temps à la fusion des compagnies.

Diviser le territoire de la France en plusieurs contrées, dont chacune sera desservie par un ensemble de voies ferrées se reliant convenablement entre elles et aux voies fer-

rées des contrées voisines, formant en un mot un véritable réseau ; en d'autres termes, attribuer à chacune des compagnies qui auront définitivement en partage l'ensemble des chemins de fer, une sorte de domaine, un champ propre, qu'elles sont chargées de desservir et d'exploiter ; telle est la pensée que l'on a voulu réaliser, et qui aujourd'hui est traduite en faits. Il y a les compagnies du Nord, de l'Est, de l'Ouest, du Midi ; puis les compagnies d'Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée dont les chemins desservent le Centre de la France et se dirigent vers le Midi, en inclinant, ceux d'Orléans vers l'Ouest, et ceux de Paris à Lyon et à la Méditerranée vers l'Est.

Et cette pensée a été appliquée non-seulement aux lignes définitivement concédées, mais aussi à des lignes dont la concession est seulement projetée. Pour le cas où l'exécution de ces lignes serait décrétée, le gouvernement a pris l'engagement de les concéder à telles ou à telles compagnies, et celles-ci, de leur côté, se sont engagées, sous certaines conditions, à les exécuter. Ce sont là les concessions dites *éventuelles*, par opposition aux concessions *définitives*.

Il serait superflu de désigner ici une à une les nombreuses lignes qui furent concédées dans ces derniers temps. Qu'il nous suffise d'indiquer le nombre des kilomètres qui furent concédés, année par année, depuis le 1^{er} janvier 1852 jusqu'au 31 décembre 1857 :

Années.	Kilomètres.
1852.	2,965
1853.	1,857
1854.	581
1855.	2,195
1857.	2,596
Total.	9,992

En 1856, époque de la guerre d'Orient, le gouvernement s'est abstenu de toute concession nouvelle.

L'étendue des lignes concédées, qui n'atteignait pas au 31 déc. 1851 le nombre de 4,000 kil., fut ainsi plus que

triplée dans l'espace de six années. En moyenne 1,665 kilomètres furent concédés annuellement. Dans ces chiffres ne sont pas comprises les concessions éventuelles, dont plusieurs ont été depuis lors déclarées définitives et dont la longueur atteignait, au 31 décembre 1857, près de 2,000 kilomètres.

Depuis 1852, toutes les concessions ont été accordées directement, à la suite de conventions intervenues entre le ministre des travaux publics et les compagnies. Le système des adjudications publiques a été complètement abandonné.

Depuis la promulgation du sénatus-consulte du 25 décembre 1852, toutes les concessions ont été accordées par des décrets impériaux, en conformité de l'article 4 de ce sénatus-consulte, aux termes duquel les travaux d'utilité publique et les entreprises d'intérêt général sont ordonnés ou autorisés par décret de l'empereur, sauf ratification par une loi des engagements ou des subsides du trésor.

Le gouvernement se montra très-libéral à l'égard des entreprises de chemins de fer. Nous avons déjà fait mention de la mesure qui, en 1852, porta à 99 ans la durée de toutes les concessions. En 1853, un décret du 6 mars ordonna de restituer aux anciennes compagnies de Fampoux à Hazebrouck, de Lyon à Avignon et de Bordeaux à Cette, la moitié du capital de leurs cautionnements respectifs, capital qui s'élevait à 22,500,000 fr. Cette mesure était motivée sur ce qu'il importait, au point de vue de l'équité et dans l'intérêt du crédit public, de modérer la rigueur de l'application qui avait été faite à ces compagnies de la déchéance prévue par leurs cahiers des charges.

Des subventions importantes furent allouées à la plupart des compagnies concessionnaires des nouvelles lignes, et le système de la garantie d'intérêt sur les capitaux employés à l'exécution des travaux fut mis en pratique sur une large échelle. Toutefois l'intervention de l'État dans les dépenses de construction des chemins de fer diminua considérablement à partir de 1854. Grâce au développement et à la

prospérité de leurs entreprises, les compagnies crurent pouvoir accepter la concession de nombreuses lignes sans aucune faveur.

Ajoutons que les engagements pris par l'État en 1852 et dans les années suivantes, pour la garantie d'un minimum d'intérêt, n'ont jamais dû être invoqués par les compagnies. De même que ceux qui avaient été contractés précédemment pour le même objet, ils contribuèrent puissamment au développement des voies ferrées, sans entraîner aucune dépense pour le trésor public.

Une très-grande activité fut imprimée, à partir de 1852, à la construction des chemins de fer. De nombreuses lignes furent ouvertes à l'exploitation dans toutes les parties de la France. Dans l'espace de six ans, de 1852 à 1858, la longueur du réseau français fut plus que doublée. Au lieu de 5,541 kilomètres qui étaient exploités au 31 décembre 1851, nous trouvons, au 31 décembre 1857, une longueur de 7,458 kilomètres en exploitation. C'est une augmentation de 5,917 kilomètres, répartis comme suit :

En 1852	518 kilomètres.
En 1853	191 »
En 1854	590 »
En 1855	890 »
En 1856	665 »
En 1857	1,263 »

Total 5,917 kilomètres.

La longueur moyenne des chemins ouverts à l'exploitation durant chacune de ces six années est donc de 655 kilomètres.

Cependant l'étendue des chemins de fer français était encore loin d'atteindre, toutes proportions gardées, l'étendue des chemins de fer de plusieurs autres pays de l'Europe. Au 31 décembre 1857, la Grande-Bretagne possédait 14,670 kilomètres en exploitation, l'Allemagne en possédait 12,656, et la Belgique 1,500.

L'année 1858 a vu ouvrir à l'exploitation, en France,

1,257 kilomètres de chemins de fer, et l'année 1859, 597. Mais avant de constater les faits qui se produisirent durant les deux dernières années, nous devons nous arrêter, pour constater le montant des dépenses faites et à faire pour la construction des chemins de fer, au 31 décembre 1857. Les chiffres qui suivent sont extraits des documents statistiques publiés par le ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Au 31 décembre 1857, les dépenses faites pour l'ensemble des lignes composant le réseau des chemins de fer français atteignaient la somme de 3 milliards 656 1/2 millions (non compris près de 4 millions de fr. de dépenses faites par l'État pour les études de chemins de fer), qui se répartissent comme suit :

Dépenses faites par les compagnies.	fr. 2,900,000,000
Dépenses faites par l'État :	
A titre de subventions en espèces (1).	225,000,000
A titre de subventions en travaux (2).	495,000,000
En travaux restant à rembourser par les compagnies	8,500,000
Dépenses faites par les départements, les communes et divers.	30,000,000
Total	fr. 5,656,500,000

Les dépenses à la charge des compagnies s'élevaient donc à 2 milliards 908 1/2 millions, soit environ quatre cinquièmes de la dépense totale, et celles à la charge de l'État, des départements, des communes et divers s'élevaient à 748 millions, soit environ un cinquième de la dépense totale.

C'étaient là des dépenses considérables, et cependant c'est

(1 et 2) Indépendamment des subventions en argent et en travaux pour la construction des chemins de fer, l'État a accordé de nombreux avantages aux compagnies. C'est ainsi qu'il leur a fait des prêts à des conditions favorables ; c'est ainsi encore, par exemple, qu'en concédant, en 1852, le chemin de fer de Bordeaux à Cette, il a livré à la compagnie concessionnaire, pour une durée égale à la concession du chemin, le canal latéral à la Garonne, entièrement construit, et qui avait coûté environ 65 millions de francs.

à peine si la moitié des lignes concédées était construite. Dans les dernières années surtout, les compagnies avaient accepté de nombreuses concessions nouvelles. Nous l'avons dit déjà, dans le courant des années 1855 et 1857, le nombre des kilomètres concédés avait atteint le chiffre énorme de 4,789, non compris les concessions éventuelles.

La compagnie des chemins de fer de l'Ouest, en réalisant en 1855 la fusion des chemins de fer normands et bretons, s'était chargée de la construction de plus de 1,000 kilomètres. La compagnie d'Orléans, en recueillant, en 1857, la majeure partie de l'héritage du Grand-Central, avait augmenté son réseau de 1,462 kilomètres concédés définitivement et de 700 kilomètres concédés à titre éventuel, dont un petit nombre était en exploitation. La compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée avait augmenté le sien, à la même époque, d'un nombre de kilomètres égal par l'acquisition des lignes du Bourbonnais, d'une partie du Grand-Central et par l'acceptation de concessions nouvelles. Les chemins de fer des Pyrénées, concédés en 1857 à la compagnie du Midi, représentent ensemble environ 700 kilomètres. La compagnie du Nord avait accepté en 1857 des concessions relativement moins considérables; néanmoins la longueur des lignes dont elle s'était chargée s'élevait à 448 kilomètres, auxquels doivent s'ajouter 200 kilomètres concédés éventuellement. Seule, parmi les six grandes compagnies, la compagnie de l'Est avait achevé les sections les plus importantes des lignes ajoutées à son réseau primitif et qui lui avaient été concédées dès l'année 1855.

Les dépenses restant à faire pour les concessions définitivement accordées au 31 décembre 1857 étaient évaluées à 1 milliard 979 millions de francs, et dans cette somme les subventions restant à payer par le trésor public ne figuraient que pour environ 170 millions de francs. L'exécution des lignes concédées à titre éventuel devait, en outre, nécessiter une dépense évaluée à 615 1/2 millions de francs.

Ces dépenses ne constituaient-elles pas une charge trop lourde pour les compagnies ?

Les compagnies pourraient-elles réaliser à des conditions convenables les emprunts nécessaires à la construction des nouvelles lignes ?

Les produits de ces lignes, toutes secondaires, suffiraient-ils, surtout dans les premières années de l'exploitation, au paiement des intérêts et de l'amortissement des capitaux dépensés pour la construction ?

Les revenus du capital engagé dans les grandes lignes et représenté en majeure partie par des actions dont le cours s'était peu à peu élevé bien au-dessus du pair, ces revenus ne seraient-ils pas réduits dans des proportions illimitées, par la nécessité de parer, à mesure de l'ouverture des nouvelles lignes, à l'insuffisance de leurs produits ?

Questions redoutables ! qui se posèrent dès la fin de l'année 1857 et qui furent généralement résolues dans un sens défavorable au crédit des compagnies.

Les préoccupations qu'elles firent naître s'aggravèrent encore par la situation générale de l'industrie et du commerce. C'est dans les derniers mois de l'année 1857, on se le rappelle, que la Banque de France éleva successivement le taux de son escompte à 6, 7, 8 et 9 p. c. La crise financière qui se produisit alors s'étendait sur l'Europe presque tout entière et sur les États-Unis de l'Amérique du Nord.

Jusqu'à cette époque, les recettes des chemins de fer avaient suivi en France un mouvement ascensionnel constant. Un mouvement en sens inverse se produisait. Le produit kilométrique brut de l'exploitation était, en 1857, inférieur de 5.84 p. c. à celui de l'année précédente. La situation allait s'aggravant. Pour le premier trimestre de l'année 1858, la différence en moins sur le trimestre correspondant de 1857 s'élevait à 18.81 p. c. Nul ne pouvait dire où s'arrêterait la décroissance des recettes !

Les actions de la plupart des compagnies subissaient une dépréciation considérable. La dépréciation des obligations était plus grande encore et plus générale, si l'on tient

compte de la nature spéciale de ce genre de titres (1). Et pourtant c'était à l'aide de l'émission d'obligations que les compagnies devaient se procurer les ressources nécessaires à l'achèvement de leurs réseaux !

Ajoutons, pour compléter l'exposé de la situation, que la loi du 23 juin 1857 venait de grever d'un impôt la négociation des valeurs mobilières.

C'est dans ces circonstances qu'au mois d'avril 1858, les compagnies de chemins de fer, par l'organe des présidents de leurs conseils d'administration, adressèrent une pétition au chef de l'État, dans laquelle elles exposaient « leurs vues » sur les moyens qui leur paraissaient les plus propres à « consolider leur crédit. » Elles demandaient notamment, avec le rapport de la loi du 23 juin 1857 et la prolongation du délai d'exécution des chemins de fer, la révision des conditions de concession.

« L'opinion, » disaient-elles, en ce qui concerne ce dernier point, « s'est préoccupée avec exagération sans doute » des charges qui nous ont été imposées lors du remaniement de nos concessions primitives. On a craint que le « revenu net des compagnies ne décrût avec l'extension de » leurs réseaux. Il nous paraît indispensable de rassurer « l'opinion publique sur l'avenir de nos entreprises. »

Le 15 avril, une note insérée au *Moniteur* annonça que la situation des compagnies de chemins de fer serait exami-

(1) Les obligations 5 p. c. du Nord, dont le cours avait atteint, en 1852, 591 fr. 25 c., en 1853, 577 fr. 50 c., en 1854, 547 fr. 50 c., en 1855, 507 fr. 50 c., en 1856, 512 fr. 50 c., ne dépassèrent pas, en 1857, le cours de 295 fr. Le plus bas cours de ces obligations, qui avait été, en 1852, 275 fr., en 1853, 345 fr., en 1854, 295 fr., en 1855, 288 fr. 75 c., en 1856, 280 fr., descendait, en 1857, à 273 fr. 75 c.

Les obligations 3 p. c. d'Orléans, dont le cours avait atteint, en 1852, 585 fr., en 1853, 572 fr. 50 c., en 1854, 557 fr. 50 c., en 1855, 506 fr. 25 c., en 1856, 515 fr., ne dépassèrent pas, en 1857, le cours de 286 fr. 25 c. Le plus bas cours de ces obligations, qui avait été, en 1852, 557 fr. 50 c., en 1853, 555 fr., en 1854, 285 fr., en 1855, 285 fr., en 1856, 277 fr. 50 c., descendait, en 1857, à 262 fr. 50 c.

La dépréciation était plus considérable encore sur les obligations des autres compagnies.

née avec soin et deviendrait l'objet de propositions spéciales si la nécessité en était reconnue.

Tel est le point de départ des conventions importantes conclues en 1858 entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et les compagnies de chemins de fer, conventions qui ont été rendues définitives par les loi et décret du 11 juin 1859. Ces conventions dominent en quelque sorte aujourd'hui la situation des chemins de fer français. Bien qu'elles aient été conclues séparément avec chacune des principales compagnies, on trouve dans toutes les mêmes principes exprimés dans les mêmes termes. Nous essayerons d'en donner une idée générale.

Dès le mois d'avril 1858, le gouvernement était décidé à venir au secours des compagnies. Mais quelle voie suivrait-il pour atteindre ce but ?

Supprimer ou ajourner indéfiniment dans chaque réseau les lignes présumées les moins productives ? On ne s'arrêta pas à cette idée ; l'achèvement des lignes décrétées était attendu avec impatience par les populations.

Accorder des subventions ou des garanties d'intérêt nouvelles ? Les subventions présentent cet inconvénient qu'elles grèvent le trésor public immédiatement, alors que les avantages qu'il peut en recueillir ne se réalisent qu'à une époque éloignée. Il est vrai que, dans les derniers temps, on avait trouvé le moyen d'en répartir la charge sur un grand nombre d'années, par la conversion des sommes dues de ce chef à certaines compagnies en obligations négociables de l'État, portant intérêt, et remboursables par la voie de tirages au sort. Mais à cet inconvénient, les subventions en joignent un autre qui ne se rencontre pas dans la garantie d'intérêt, c'est qu'elles sont une charge certaine. La garantie d'intérêt, au contraire, est une charge éventuelle. Elle produit effet alors même que la nécessité de l'invoquer effectivement ne se réaliserait jamais, et elle ne commence à fonctionner qu'au moment précis et dans la mesure où l'insuffisance des produits la rend nécessaire.

Le système de la garantie d'intérêt fut donc préféré à tout autre. Ce n'est qu'exceptionnellement que des subventions furent accordées, et elles étaient motivées sur des erreurs commises au préjudice de quelques compagnies dans l'évaluation primitive des charges que devait entraîner pour elles la construction de diverses lignes. La garantie d'intérêt au contraire porta sur tout le capital dépensé ou à dépenser pour la construction des lignes concédées dans les dernières années et dont l'annexion aux anciennes lignes avait si vivement préoccupé l'opinion publique.

Les conventions de 1858-1859 divisent en deux sections distinctes l'ensemble des lignes concédées à chacune des six grandes compagnies. Ces sections sont désignées sous les noms d'*ancien réseau* et de *nouveau réseau*.

L'ancien réseau, dont la plus grande partie était déjà achevée en 1858 et à la construction duquel les compagnies avaient appliqué l'entier produit des actions et une partie du produit des obligations, ne reçoit aucune garantie d'intérêt. Les garanties qui avaient été accordées par des actes antérieurs sur les capitaux employés à sa construction et qui, à raison du développement des recettes, n'étaient plus d'aucune utilité pour les compagnies, furent abolies, sous la réserve des droits des tiers, et sauf quelques exceptions, par exemple pour la compagnie du Midi.

Le nouveau réseau, dont la plus grande partie restait à construire et qui doit être achevé par l'émission d'obligations nouvelles, reçoit une garantie d'intérêt et d'amortissement.

Avant d'indiquer les conditions auxquelles est subordonnée cette garantie, nous donnons ici en un tableau la longueur des lignes comprises tant dans l'ancien que dans le nouveau réseau de chacune de six grandes compagnies, avec la longueur des lignes livrées à l'exploitation et de celles en construction ou à construire au 31 décembre 1859.

DÉSIGNATION des LIGNES.	ANCIEN RÉSEAU.			NOUVEAU RÉSEAU.			
	LONGUEUR			LONGUEUR			
	livrée à l'explo- itation.	en construc- tion ou à construire.	totale.	livrée à l'explo- itation.	en construc- tion ou à construire.	conçue éventuellement.	totale.
	k.	k.	k.	k.	k.	k.	k.
Nord	966	»	966	8	407	200	615
Est (1).	952	24	976	861	443	50	1,354
Ouest	1,176	18	1,194	18	1,093	»	1,113
Orléans	1,462	299	1,761	359	1,096	700	2,155
Paris-Méditerranée (2)	1,632	199	1,831	603	1,266	606	2,477
Midi.	794	4	798	99	643	91	835
Ceinture (3).	17	»	17	»	»	»	»
TOTAUX GÉNÉRAUX. . .	6,999	544	7,543	1,950	4,950	1,647	8,547

La longueur totale de l'ancien réseau est donc de 7,543 kilomètres, dont 544 restent à construire ; celle du nouveau, y compris 1,647 kilomètres de concessions éventuelles, est de 8,547 kilomètres, dont 1,950 seulement livrés à l'exploitation.

La durée de la garantie d'intérêt et d'amortissement accordée par les conventions de 1858-1859 est fixée à cinquante ans.

Elle prendra cours à partir du 1^{er} janvier 1864, pour la compagnie de l'Est, et du 1^{er} janvier 1865, pour les autres

(1) Y compris les lignes des Ardennes, mais non compris 2 kilomètres, de la frontière suisse à Bâle.

(2) Y compris les lignes du Dauphiné et de Lyon à Genève, à l'exception de 16 kilomètres, de la frontière suisse à Genève.

(3) Le chemin de fer de ceinture est commun aux compagnies du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et de Paris à la Méditerranée.

compagnies. Les lignes qui ne seraient pas terminées alors ne participeront à la garantie qu'à partir du 1^{er} janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Jusqu'à l'époque où commencera l'application de la garantie, les intérêts et l'amortissement des titres émis pour la construction des lignes du nouveau réseau seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront mises successivement en exploitation. En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissement seront portés au compte de premier établissement.

Le montant de la garantie d'intérêt est de 4 p. c. et celle d'amortissement de 65 c. p. c., soit en total 4 fr. 65 c. p. c. du capital employé à l'établissement des lignes du nouveau réseau, sans que ce capital puisse excéder pour chaque compagnie la somme déterminée par les conventions et qui représente le coût présumé de l'établissement desdites lignes.

Voici, en total pour chaque compagnie, le montant du capital auquel la garantie est applicable.

COMPAGNIES.	CAPITAL GARANTI (1)		
	Concessions définitives.	Concessions éventuelles.	TOTAL.
	Fr.	Fr.	Fr.
Nord.	159,500,000	60,500,000	200,000,000
Est.	505,000,000	17,000,000	522,000,000
Ouest	507,500,000		507,500,000
Orléans	601,000,000	214,000,000	815,000,000
Paris-Méditerranée	885,000,000	240,000,000	1,125,000,000
Midi.	119,000,000	15,000,000	132,000,000
	2,557,000,000	544,500,000	5,101,500,000

(1) Au point de vue de la garantie, les concessions définitives de chaque compagnie forment un tout, et la garantie porte sur l'ensemble du capital employé à leur construction ; les concessions éventuelles, au contraire, sont divisées par lignes, et la garantie porte séparément sur le capital employé à la construction de chacune de ces lignes, de telle sorte que si l'une d'elles donne un produit net supérieur au montant de la garantie, et quel-

4 fr. 65 c. p. c. sur un capital de trois milliards cent un millions cinq cent mille francs (3,101,500,000 francs) représentent une annuité de cent quarante-quatre millions deux cent dix-neuf mille sept cent cinquante francs (144,219,750 francs.)

On peut le dire dès à présent : cette annuité ne suffira pas à payer l'intérêt et l'amortissement des capitaux employés et à employer à la construction des lignes du nouveau réseau.

D'après les conditions auxquelles les compagnies ont négocié jusqu'à présent leurs emprunts, l'annuité à servir de ce chef est d'environ 5 fr. 75 c. p. c., en moyenne.

En admettant comme certain que le coût de la construction des lignes du nouveau réseau ne dépassera pas le capital prévu, et sur lequel porte la garantie de l'État, il y aura donc une différence d'environ 1 fr. 10 c. p. c. entre l'annuité garantie et l'annuité à payer par les compagnies. Cette différence sera payée, en cas d'insuffisance du produit des lignes du nouveau réseau, au moyen des produits des lignes de l'ancien.

Ainsi, 1 fr. 10 c. p. c. environ du capital employé à la construction du nouveau réseau, tel est le maximum des charges de ce réseau qui peut désormais réduire annuellement les produits de l'ancien réseau. D'indéfinie qu'elle était, la perte du revenu, pouvant provenir pour les compagnies de la construction des nouvelles lignes, est à l'avenir limitée. Cette limitation forme le résultat le plus positif que les compagnies ont obtenu par les conventions de 1858-1859. Elle est la réalisation du but principal que l'on a voulu atteindre par ces conventions, et qui était, nous l'avons vu, de rassurer les intérêts engagés dans les chemins de fer con-

que élevé d'ailleurs que soit ce produit, la garantie n'est pas moins due tout entière au capital employé à la construction de chacune des autres lignes.

On peut voir, dans les *Notices historiques*, à la suite des statuts des six principales compagnies, le chiffre du capital garanti pour chacune des lignes concédées à titre éventuel.

tre les inquiétudes qui s'étaient produites à propos des nouvelles concessions.

L'application des produits de l'ancien réseau, dans la limite que nous venons d'indiquer, au service des annuités dues au capital du nouveau réseau, n'est subordonnée à aucune condition. Dès là que le nouveau réseau n'aura pas produit les sommes suffisantes pour payer, avec ses frais d'exploitation, l'intérêt et l'amortissement des emprunts à l'aide desquels il aura été construit, l'État d'abord, jusqu'à concurrence de 4 fr. 65 c. p. c., et l'ancien réseau ensuite, jusqu'à concurrence du surplus, seront tenus de combler le déficit.

Les produits de l'ancien réseau peuvent être appelés à combler, au delà de cette limite, l'insuffisance des produits du nouveau réseau. Le cas échéant, ces produits seront en partie appliqués à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État, de telle sorte que le montant de cette garantie décroîtra à mesure que s'élèvera la charge imposée à l'ancien réseau par le nouveau.

Ce cas est éventuel. Il est subordonné au développement des produits nets de l'ancien réseau. Pour qu'il se réalise, il faut que ces produits dépassent un chiffre tel que l'abandon du surplus ne réduise pas les dividendes distribués aux actionnaires dans ces dernières années, dividendes qui ont été considérés, par les conventions de 1858-1859, comme des droits acquis.

On a pris, pour chacune des six principales compagnies, un revenu fixe à attribuer aux actions, en tenant compte surtout des dividendes des dernières années ; on y a ajouté le montant des annuités à servir aux obligations afférentes à l'ancien réseau ; on y a ajouté enfin 4 fr. 10 c. p. c. du capital affecté au nouveau réseau, c'est-à-dire la portion des annuités de ce capital laissée à la charge de l'ancien réseau, et l'on a dit : tant que les produits nets de l'ancien réseau ne dépasseront pas la somme nécessaire au service de ces dividendes et de ces annuités, la garantie annuelle de 4 fr. 65 c. p. c. sur le capital du nouveau réseau pèsera sur l'État

seul; mais lorsque cette somme sera dépassée, le surplus des produits de l'ancien réseau sera appliqué, concurremment avec les produits du nouveau réseau, à couvrir la garantie donnée par l'État.

Le revenu net moyen, par kilomètre, de l'ancien réseau, qui ne peut, dans aucun cas, être appliqué à couvrir la garantie de l'État, a été fixé d'une manière précise pour chaque compagnie par les conventions de 1858-1859. Nous l'indiquons ci-après. En multipliant la somme de ce revenu par le nombre de kilomètres compris dans l'ancien réseau, on obtient le revenu net total que ce réseau doit procurer avant que ses produits nets soient appliqués à couvrir la garantie de l'État.

COMPAGNIES.	PRODUIT NET moyen par kil.	KILOMÈTRES.	PRODUIT NET TOTAL.
Nord	38,400 fr.	× 966	= 37,094,400 fr.
Est	27,800 "	× 976	= 27,152,800 "
Ouest	27,000 "	× 1,194	= 32,238,000 "
Orléans	27,400 "	× 1,761	= 48,251,400 "
Paris-Méditerranée.	37,400 "	× 1,831	= 68,479,400 "
Midi	19,500 "	× 798	= 15,561,000 "

Dans le but de stimuler les compagnies à hâter l'achèvement des lignes nouvelles, les conventions de 1858-1859 stipulent que jusqu'à l'époque de l'achèvement complet, par chaque compagnie, des lignes qui lui sont concédées, le produit net moyen, par kilomètre de l'ancien réseau, qui ne peut être appliqué à couvrir la garantie de l'État, sera réduit de 200 fr. par chaque longueur de 100 kilomètres non livrée à l'exploitation. Cette réduction toutefois ne peut excéder, en total :

Pour la compagnie du Nord.	1,000 fr.
Pour la compagnie de l'Est	800 "
Pour la compagnie de l'Ouest	1,000 "
Pour la compagnie d'Orléans.	2,400 "

Pour la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée	2,000 fr.
Pour la compagnie du Midi.	1,200 »

Le remboursement éventuel des sommes que l'État sera tenu de payer aux compagnies, à raison de la garantie d'intérêt et d'amortissement, a été stipulé dans les conventions de 1858-1859. La clause de remboursement est conçue en termes uniformes dans les diverses conventions :

« Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité garantie, il en sera remboursé, avec les intérêts à 4 p. c. par an, sur les produits nets des lignes auxquelles est accordée la garantie de l'État, dès que ces produits nets, accrus de l'excédant des produits de l'ancien réseau (conformément à ce qui a été dit ci-dessus) dépasseront l'intérêt et l'amortissement garantis, et dans quelque année que cet excédant se produise.

« A l'expiration de la concession ou dans le cas de l'application de la clause de rachat stipulée par le cahier des charges, si l'État est créancier de la compagnie, le montant des créances sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la compagnie pour la reprise, s'il y a lieu, du matériel tant de l'ancien que du nouveau réseau. »

En outre, et en compensation du concours accordé par l'État, les conventions de 1858-1859 ont rendu applicable à toutes les concessions des six principales compagnies la clause du partage éventuel, entre l'État et les compagnies, d'une portion des produits nets des chemins de fer.

Lorsque l'ensemble de ces produits excédera une certaine somme, l'excédant sera partagé par moitié entre l'État et la compagnie. La somme des produits nets au-dessus de laquelle l'État est admis au partage des bénéfices diffère pour chaque compagnie et elle est représentée tantôt par un revenu net moyen par kilomètre, tantôt par un intérêt du capital effectivement dépensé pour la construction. Ce revenu net moyen et cet intérêt sont fixés différemment pour l'ancien et pour le nouveau réseau ; mais, en règle gé-

nérale, le partage ne peut s'exercer que si les produits nets excèdent à la fois le minimum déterminé pour l'ancien réseau et le minimum déterminé pour le nouveau réseau. Il ne suffirait donc pas que ces deux conditions se réalisassent isolément ou successivement. Il faut qu'elles soient simultanées. Une seule exception à cette règle a été admise : elle concerne la compagnie des chemins de fer du Midi. Le partage des bénéfices entre cette compagnie et l'État sera appliqué d'une manière distincte, d'une part en ce qui concerne l'ancien réseau et d'autre part en ce qui concerne le nouveau réseau.

La somme des produits nets au-dessus de laquelle aura lieu le partage est indiquée ci-après pour l'ancien et pour le nouveau réseau de chacune des six principales compagnies.

COMPAGNIES.	PARTAGE DES BÉNÉFICES.	
	MINIMUM EN DEHORS DU PARTAGE.	
	Ancien réseau.	Nouveau réseau.
Nord	53,000 fr. par kil.	6 p. c.
Est	8 p. c.	8 p. c. (1).
Ouest	50,000 fr. par kil.	6 p. c.
Orléans	52,000 fr. par kil.	6 p. c.
Paris-Méditerranée.	8 p. c.	(2)
Midi	8 p. c. (3)	8 p. c.

L'époque à partir de laquelle le partage pourra s'exercer a été fixée au 1^{er} janvier 1872 pour toutes ces compagnies.

(1) A l'exception des lignes rétrocédées par la compagnie des Ardennes, dont les produits nets entreront dans le compte du partage au delà de 6 p. c. du capital dépensé pour la construction desdites lignes.

(2) En ce qui concerne les lignes comprises dans le nouveau réseau de la compagnie de Paris à la Méditerranée, le minimum des produits nets en dehors du partage est fixé à la somme nécessaire au paiement de l'intérêt et de l'amortissement des obligations créées et à créer pour leur exécution.

(3) Au point de vue du partage des bénéfices, le canal latéral à la Garonne et le canal du Midi sont compris dans l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi.

Les lignes qui ne seraient pas achevées avant cette époque seront comprises dans le compte général du partage, à partir du 1^{er} janvier qui suivra leur mise en exploitation.

En résumé, les conventions intervenues en 1858-1859 créent une situation provisoire et une situation définitive, tant pour l'ancien que pour le nouveau réseau.

La première va jusqu'au 1^{er} janvier 1864 pour la compagnie de l'Est, et jusqu'au 1^{er} janvier 1865 pour les autres compagnies. Durant cette période, l'ancien réseau et le nouveau réseau de chaque compagnie, bien que soumis à la même administration et dirigés par les mêmes chefs de service, restent complètement distincts l'un de l'autre, au point de vue financier. Non-seulement des comptes sont établis séparément pour chacun d'eux, mais ils forment pour ainsi dire deux entreprises différentes. L'ancien réseau ne supporte que les charges propres à son établissement. Il profite des affluents que lui crée l'ouverture des lignes nouvelles sans supporter aucune charge afférente à ces lignes. Quels que soient les résultats de leur exploitation, les produits de l'ancien réseau sont intégralement distribués aux actionnaires, après déduction des frais de son exploitation et des annuités à servir aux emprunts dont le produit a été appliqué à sa construction. L'intérêt et l'amortissement des obligations affectées à la construction du nouveau réseau sont payés au moyen des produits des lignes de ce réseau successivement mises en exploitation, et, en cas d'insuffisance, au moyen de l'émission de nouvelles obligations.

A partir du 1^{er} janvier 1864 pour la compagnie de l'Est, et du 1^{er} janvier 1865 pour les autres compagnies, cette situation change totalement. Alors commencé, pour une durée de 50 ans, la garantie de l'État, à concurrence de 4 fr. 65 c. p. c., sur le capital employé à la construction du nouveau réseau. La séparation des deux réseaux cesse d'être absolue. L'ancien réseau est appelé, concurremment avec l'État, à combler le déficit qui pourra se produire dans l'ex-

exploitation des lignes du nouveau réseau. Il contribue à combler ce déficit pour toute la différence qui existera, d'une part, entre l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État, et, d'autre part, l'intérêt et l'amortissement des capitaux employés à l'exécution du nouveau réseau. Il y contribue encore, et cette fois en remplacement de l'État, pour toute la portion de ses produits qui excéderont la somme nécessaire à l'acquittement des charges qui lui sont propres et à la répartition entre les actionnaires de dividendes approximativement égaux à ceux répartis dans les dernières années.

Si le nouveau réseau arrivait à produire une somme suffisante pour couvrir l'intérêt et l'amortissement des capitaux employés à sa construction, la distinction des deux réseaux n'aurait plus d'utilité qu'au point de vue du remboursement à l'État des sommes antérieurement payées à raison de sa garantie, et au point de vue du partage des bénéfices entre l'État et les compagnies.

A l'occasion des conventions conclues en 1858-1859, le travail de révision des cahiers des charges qui régissent les concessions, commencé depuis plusieurs années, a été complété.

Afin de faire expirer en même temps, après une durée moyenne d'au moins 99 ans, la concession de toutes les lignes de chaque compagnie, dont les unes étaient depuis longtemps en exploitation et dont les autres étaient en construction ou à construire, les nouveaux cahiers des charges ont modifié l'époque à partir de laquelle le terme de 99 ans, fixé pour la durée des concessions, a commencé ou commencera à courir.

Par suite de ces modifications, le commencement et la fin des six principales concessions se trouve désormais fixé comme suit :

COMPAGNIES.	DURÉE DES CONCESSIONS.	
	Commencement.	Fin.
Nord	1 ^{er} janvier 1852.	31 décembre 1950.
Est.	27 novembre 1855.	26 novembre 1954.
Ouest.	1 ^{er} janvier 1858.	31 décembre 1956.
Orléans	1 ^{er} janvier 1858.	31 décembre 1956.
Paris-Méditerranée.	1 ^{er} janvier 1860.	31 décembre 1958.
Midi	1 ^{er} janvier 1862.	31 décembre 1960.

Ces modifications dans la durée des concessions ont amené des modifications correspondantes dans le point de départ du délai à l'expiration duquel l'État pourra exercer la faculté de racheter les concessions.

La clause qui consacre cette faculté est la même pour toutes les compagnies, à l'exception de celle de l'Ouest, dont la concession ne pourra être rachetée qu'à partir du 1^{er} janvier 1884. Nous reproduisons ici les termes de cette clause :

« A toute époque, après l'expiration des quinze premières années de la concession, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

« Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

« Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

« Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison. »

Pour terminer cet aperçu du développement des chemins de fer français, il ne nous reste plus qu'à rapporter

quelques données statistiques qui présentent en résumé la situation générale de ces chemins.

Le tableau suivant indique la longueur totale des lignes concédées, soit à titre définitif, soit à titre éventuel, au 31 décembre 1859, ainsi que la longueur des lignes livrées à l'exploitation et de celles en construction ou à construire à la même date (1).

DÉSIGNATION des LIGNES.	CONCESSIONS DÉFINITIVES.			CONCESSIONS ÉVENTUELLES.	TOTAL.
	Livrées à l'exploitation.	En construction ou à construire.	Ensemble.		
	k.	k.	k.	k.	k.
Nord.	974	407	1,381	200	1,581
Est.	1,813	467	2,280	50	2,330
Ouest.	1,194	1,113	2,307	»	2,307
Orléans.	1,821	1,393	3,216	700	3,916
Paris-Méditerranée	2,237	1,463	3,702	606	4,308
Midi	893	647	1,540	91	1,631
Ceinture	17	»	17	»	17
Graissessac à Béziers . . .	51	»	51	»	51
Bessèges à Alais.	32	»	32	»	32
Divers	54	101	155	»	155
TOTAUX GÉNÉRAUX. .	9,066	5,593	14,661	1,647	16,308

(1) Dans ce tableau, ne sont pas compris les chemins de fer industriels, d'une étendue de 119 kilomètres, dont 104 sont construits. Les plus importants de ces chemins sont ceux d'Epinau au canal de Bourgogne (29 kil.), de Commenury au canal du Berry (18 kil.), de Chauny à Saint-Gobain (15 kil.), du Creusot au canal du Centre (10 kil.) et des mines d'Ougney au chemin de Besançon (10 kil.).

Sous la dénomination de *divers*, sont compris les chemins d'Anzin à Somain (19 kilomètres) et de Carmaux à Albi (15 kilomètres), exploités en service public par des compagnies minières, et ceux de Bordeaux au Verdon (100 kilomètres) et de Lyon à La Croix-Rousse (1 kilomètre), à l'étude.

On va voir à quelles sommes s'élèvent les dépenses d'établissement qui figurent dans les comptes des compagnies à la fin de l'exercice 1859. Pour les compagnies dont les lignes sont divisées en deux réseaux, les dépenses propres à chacun de ces réseaux sont indiquées dans des colonnes distinctes. Des chiffres séparés font connaître le montant des dépenses d'établissement des lignes des Ardennes, de Lyon à Genève et du Dauphiné, qui font partie, les premières du nouveau réseau de l'Est, les secondes de l'ancien réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et les troisièmes du nouveau réseau de cette dernière compagnie.

COMPTES D'ÉTABLISSEMENT.

(FIN DE L'EXERCICE 1859.)

COMPAGNIES.	ANCIEN RÉSEAU.		NOUVEAU RÉSEAU.		TOTAUX.	
	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.
Nord	403,352,880	58	17,019,430	11	420,372,310	69
Est (1)	302,718,127	67	340,271,972	25	642,990,099	92
Ardennes			69,616,994	55	69,616,994	55
Ouest	410,324,794	71	113,922,722	04 (2)	524,247,516	75
Orléans	344,603,814	90	247,023,624	14	591,627,439	04
Paris-Méditerranée .	642,643,475	05	372,108,097	55	1,014,751,572	60
Lyon à Genève . . .	108,706,399	55			108,706,399	55
Dauphiné			47,747,327	92	47,747,327	92
Midi	269,833,173	49	22,697,230	36	292,530,403	85
Graissessac à Béziers					33,000,000	00 (3)
Beaumont à Alais . .					10,371,083	89
Divers					8,000,000	00 (4)
TOTAUX GÉNÉRAUX.	2,482,182,665	95	1,230,407,398	92	3,763,961,148	76

(1) Pour la compagnie de l'Est, les sommes qui représentent la répartition des dépenses entre l'ancien et le nouveau réseau ne sont qu'approximatives ; voyez page 113.

(2) Y compris le réseau mixte ; voyez pages 134 et 153.

(3 et 4) Chiffres approximatifs.

Le total des comptes d'établissement des compagnies, à la fin de l'exercice 1859, s'élève donc à 3 milliards 764 millions de francs.

Cette somme est de beaucoup inférieure au montant des dépenses faites pour la construction des chemins de fer. D'après le dernier document publié par le bureau de la statistique des chemins de fer (ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics), ces dépenses s'élevaient déjà, au 31 décembre 1858, à 4,059,510,455 fr., et les dépenses faites pour le même objet, en 1859, se sont élevées à plus de 250 millions de francs.

D'un autre côté, la somme de 3 milliards 574 millions de francs est de beaucoup supérieure aux dépenses faites par les compagnies pour la construction des chemins de fer. Ces dépenses, d'après le même document, ne dépassaient pas, au 31 décembre 1858, la somme de 5,255,719,189 fr.

On pourrait croire qu'il y a contradiction entre le tableau qui précède et les documents publiés par le gouvernement. Il n'en est rien. Les chiffres contenus en ce tableau et ceux publiés par le gouvernement sont exacts les uns et les autres; mais ils sont l'expression de deux situations différentes.

Avant de montrer que leur contradiction n'est qu'apparente, il importe de constater les ressources au moyen desquelles les compagnies ont pourvu aux dépenses d'établissement de leurs lignes.

Ces ressources consistent principalement dans le produit des actions et des obligations.

Le tableau suivant fait connaître le nombre des titres émis jusqu'à la fin de l'exercice 1859 par les compagnies (y compris les obligations des anciennes compagnies mises à la charge des compagnies actuelles et qui n'ont pas été échangées contre de nouveaux titres), ainsi que la valeur pour laquelle chaque titre d'action est porté aux bilans. Cette valeur correspond au taux d'émission, sauf pour les actions des compagnies de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, dont une partie a été émise avec prime. Quant aux obliga-

tions, elles présentent une grande variété. La majeure partie d'entre elles produisent un intérêt de 15 fr. l'an, sont remboursables à 500 fr. par voie de tirages au sort pendant la durée des concessions, et sont portées dans les bilans au taux d'émission, dont la moyenne est inférieure à 500 fr.

ACTIONS ET OBLIGATIONS ÉMISES (1).

COMPAGNIES.	Valeur portée au bilan par action.	Nombre des actions.	Nombre des obligations.
	Fr.		
Nord	400	400,000	651,767 (2)
Id.	575	125,000	
Est	500	500,000	1,045,668
Ardennes	500	84,000	159,000
Ouest	500	500,000	1,192,914
Orléans	500	500,000	1,564,535 (5)
Paris à la Méditerranée.	diverse	695,000	1,982,511 (4)
Lyon à Genève	500	80,000	224,812
Dauphiné	500	55,000	108,000
Midi	500	258,534	450,628
Graissessac à Béziers . .	500	56,000	105,590 (5)
Bessèges à Alais	500	12,000	22,610
Divers			10,445 (6)
TOTAUX. . .		2,805,534	7,516,480

Le nombre des titres émis par les compagnies actuelles ou qu'elles ont pris à leur charge est donc, en total, de 10,519,814 (7).

(1) Dans ce tableau, de même que dans le tableau suivant, les titres amortis ne sont pas déduits. Jusqu'à présent les amortissements sont d'une importance relativement minime. Au 31 décembre 1858, le nombre des actions amorties ne s'élevait en total qu'à 4,897, représentant 2,448,500 francs, et le nombre des obligations amorties à 33,120, représentant 21,756,950 francs.

(2) Voyez la note 2, page suivante.

(3) Voyez la note 4, page suivante.

(4) Voyez la note 5, page suivante.

(5 et 6) Chiffres approximatifs.

(7) Depuis la fin de l'année 1857, il n'a plus été émis d'actions. Les compagnies d'Orléans, de Paris à la Méditerranée, de l'Ouest, du Dauphiné, des Ardennes, de l'Est et du Midi ont formé un syndicat chargé de centra-

Le capital que représentent ces actions et ces obligations, dans les bilans des compagnies, à la fin de l'exercice 1859, est indiqué ci-après :

ACTIONS ET OBLIGATIONS ÉMISES.

VALEUR PORTÉE AUX BILANS DES COMPAGNIES.

COMPAGNIES.	ACTIONS.	OBLIGATIONS.	TOTAL.
	Fr.	Fr. c.	Fr. c.
Nord	160,000,000		
id.	71,875,000 (1)	210,037,871 88 (2)	441,912,871 88
Est	250,000,000	389,451,324 91	639,451,324 91
Ardennes	42,000,000 (3)	42,337,443 45	84,337,443 45
Ouest	150,000,000	362,314,626 83	512,314,626 83
Orléans	150,000,000	464,327,171 70 (4)	614,327,171 70
Paris-Méditerranée.	268,097,291	679,293,380 45 (5)	947,390,671 45
Lyon à Genève	40,000,000	62,388,106 03	102,388,106 03
Dauphiné	17,500,000	28,068,759 69	45,568,759 69
Midi	119,167,000	124,040,525 38	243,216,525 38
Graissessac à Beziers	18,000,000	15,000,000 00 (6)	33,000,000 00
Essèges à Alais . . .	6,000,000	5,976,605 00	11,976,605 00
Divers			8,000,000 00 (7)
TOTAL.	1,292,639,291	2,383,244,815 32	3,683,884,106 32

Les obligations émises sont en général libérées. Sur les

liser l'émission de leurs obligations et de prévenir par là les effets d'une concurrence préjudiciable à leurs intérêts. Les obligations de ces compagnies sont émises par l'intermédiaire de la banque de France qui est exclusivement chargée d'en opérer le placement et qui, en attendant, fait aux compagnies les avances nécessaires pour l'exécution de leurs travaux.

En juillet 1860, il a été émis, au moyen d'une souscription publique, ouverte dans les bureaux de la banque, 1,023,000 obligations 3 p. c., ce qui a porté à 11,342,814 le nombre des titres émis.

(1) Dont 34,375,000 francs restant à verser au 31 décembre 1859.

(2) Y compris 20,937,170 fr. 49 c. employés en travaux et en matériel pour le réseau Nord-Belge ; mais non compris le capital des annuités servies à raison de l'exploitation de ce réseau et de l'acquisition de la section de Haumont à la frontière belge, capital pour lequel la compagnie du Nord n'a pas émis de titres.

(3) Dont 14,539,030 restant à verser au 31 décembre 1859.

(4) Non compris 61,150 obligations 3 p. c. affectées à l'achat et au fonds de roulement de l'usine d'Aubin.

(5) Non compris 82,548 obligations 3 p. c. émises pour la compagnie de Lyon à Genève, portées au compte de cette compagnie.

(6 et 7) Chiffres approximatifs.

actions, il restait à verser, au 31 décembre 1859, environ 49 millions de francs ; mais, d'autre part, les primes réalisées par trois compagnies sur l'émission d'une partie de leurs actions, et dont il n'est pas tenu compte dans le tableau ci-dessus, représentent environ 25 millions de francs (1), de telle sorte que le capital réalisé par les compagnies, au moyen de l'émission de leurs actions et de leurs obligations, est, en total, et en nombre rond, de . fr. 5,660,000,000

Si à cette somme on ajoute :

1° Le montant des sommes restant dues à l'État pour avances en travaux ou en espèces (2).	28,000,000
---	------------

Et 2° les subventions reçues par les compagnies et qui sont portées au passif de leurs derniers bilans (3). . .	<u>187,500,000</u>
---	--------------------

on obtient un total de fr. 5,875,500,000
représentant le montant des ressources réalisées par les compagnies actuelles jusqu'au 31 décembre 1859.

Les ressources réalisées dépassent donc de 111 1/2 millions de francs environ les dépenses d'établissement. Ces 111 1/2 millions de francs, joints aux fonds de réserve, aux dettes diverses, aux intérêts et dividendes échus et non réclamés, et aux produits disponibles de l'exploitation, sont représentés, à l'actif des bilans, par la caisse, le portefeuille, les approvisionnements, les débiteurs divers, les domaines privés, hôtels, etc.

La contradiction apparente que nous signalions tout à l'heure entre le montant des dépenses faites pour la con-

(1) Ce chiffre se décompose comme suit : Orléans, 6,101,237 fr. ; Ouest, 947,918 fr. ; Midi, 18,209,380 fr.

(2) Ce chiffre se décompose comme suit :

Solde dû par la compagnie du Nord en capital et intérêts.	12,053,024 fr.
id. par la compagnie de l'Est.	11,700,000 "
id. par la compagnie de Paris à la Méditerranée.	4,000,000 "

(3) Après déduction de 3 millions payés à l'Etat par la compagnie d'Orléans et de 4 millions par la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour l'exécution des chemins de fer des Pyrénées.

struction des chemins de fer, tel qu'il est indiqué dans les documents publiés par le ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et le montant des dépenses portées dans les comptes des compagnies, se renouvelle ici. En effet, nous venons de voir notamment que les subventions de l'État ne figurent dans les comptes des compagnies, au 31 décembre 1859, que pour 187,500,000 fr., tandis que, ainsi que nous l'avons dit précédemment, les dépenses faites par l'État, à titre de subventions, tant en espèces qu'en travaux, étaient déjà, au 31 décembre 1857, de 718 millions de francs, et que, au 31 décembre 1858, elles s'élevaient à 762 1/2 millions de francs, répartis comme suit :

Subventions en espèces.	fr. 268,257,009
Subventions en travaux.	494,256,648
Total.	fr. 762,515,657

Cette contradiction, nous le répétons, n'est qu'apparente.

Les chiffres empruntés aux documents statistiques publiés par le gouvernement présentent l'ensemble des dépenses successivement faites pour la construction des chemins de fer, par les compagnies, l'État, les départements, les communes et divers, tandis que les compagnies ne font naturellement figurer dans leurs comptes que les sommes qu'elles ont réalisées et au moyen desquelles elles ont construit ou acheté leurs lignes.

Ainsi les lignes que les compagnies actuelles ont achetées ne figurent pas dans leurs comptes pour le montant des sommes qui ont été appliquées à la construction avant l'achat. Ce sont là des dépenses étrangères aux compagnies actuelles. La seule dépense qui leur soit propre, et qu'elles ont dû constater, c'est le prix d'acquisition qu'elles ont payé, et qui peut être soit inférieur, soit supérieur aux dépenses de construction, faites tant par les compagnies primitives que par l'État.

En ce qui concerne les lignes construites par les compagnies actuelles, les subventions en travaux allouées par

l'État ne doivent à aucun titre être portées à leurs bilans. Les subventions en espèces, dont elles ont touché ou dont elles toucheront le montant, sont les seules dont elles aient à justifier l'emploi, et qui figurent réellement dans leurs comptes.

Nous indiquons ci-après le plus haut et le plus bas cours des actions des diverses compagnies, d'après la cote de la bourse de Paris, durant chacune des années 1857, 1858 et 1859.

En prenant, pour les actions de chaque compagnie, le cours le plus bas de l'année 1859, on trouve que la valeur du capital engagé dans les chemins de fer et représenté par des actions s'élève à 4 milliard 849 millions de francs, ce qui forme, sur l'ensemble des sommes versées par les actionnaires et réalisées par les compagnies s'élevant, au 31 décembre 1859, à 4 milliard 269 millions, une plus-value de 580 millions.

Si l'on prend, au contraire, le cours le plus haut de la même année, on trouve que cette valeur s'élève à 2 milliards 422 millions, soit une plus-value de 1 milliard 153 millions.

COMPAGNIES.	COURS DES ACTIONS.					
	1857		1858		1859	
	plus haut	plus bas	plus haut	plus bas	plus haut	plus bas
Nord (anciennes) . . .	1050	810	1015	885	1000	812 50
id. (nouvelles) . . .	795	637 50	850	710	1865	700
Orléans	1575	1245	1440	1162 50	440	1093 75
Midi	876 25	512 50	615	465	580	395
Lyon-Genève	875	568 75	732 50	565	620	400
Est	922 50	607 50	767 50	600	695	530
Ouest	885	602 50	725	550	610	450
Bessèges à Alais . . .	580	575	645	400	500	430
Paris-Méditerranée . .	965	780	915	710	947 50	717 50
Ardennes (anc. émis.) .	602 50	400	502 50	418 75	500	415
Dauphiné			570	460	650	515
Graissessac	617 50	275	427 50	100	205	120

En ce qui concerne les obligations, nous nous bornons à indiquer le cours de celles qui produisent 15 francs d'intérêt et sont remboursables à 500 francs, par voie de tirages

au sort annuels dans un délai qui est en général de 99 ans. Elles représentent environ les trois quarts des capitaux empruntés par les compagnies.

COMPAGNIES.	COURS DES OBLIGATIONS.					
	1857		1858		1859	
	plus haut	plus bas	plus haut	plus bas	plus haut	plus bas
Nord	295	273 75	312 50	282 50	305	275
Orléans	286 25	262 50	307 50	272 50	303 75	270
Midi	286 25	258 75	307 50	270	300	268 75
Lyon-Genève (ancien.)	290	265	307 50	277 50	302 50	270
id. (nouvelles).	287 50	257 50	305	271 25	300	272 50
Est	285	256 25	310	272 50	300	270
Ouest	285	261 25	307 50	272 50	300	270
Bessèges à Alais . . .	275	260	282 50	253 75	287 50	260
Paris-Méditerranée . .			310	271 25	301 25	267 50
Ardennes			305	262 50	300	270
Dauphiné	272 50	255	307 50	270	300	270

On verra avec intérêt quelle somme a été attribuée à chaque action par les diverses compagnies pour les trois dernières années.

COMPAGNIES.	SOMME DISTRIBUÉE A CHAQUE ACTION pour les années		
	1857	1858	1859
Nord (anciennes) . .	60 fr.	61 fr.	65 fr. 50 c.
id. (nouvelles) . .	5 p. c.	5 p. c.	5 p. c.
Orléans	90 fr.	87 fr.	97 fr.
Midi	4 p. c.	4 p. c.	27 fr.
Lyon-Genève	4 p. c.	4 p. c.	4 p. c.
Est	40 fr. 65 c.	40 fr. 46 c.	58 fr. 70 c.
Ouest	57 fr. 50 c.	55 fr.	57 fr. 50 c.
Bessèges à Alais . .	4 p. c.	4 p. c.	20 fr.
Paris-Méditerranée .	55 fr.	49 fr. 50 c.	65 fr. 50 c.
Dauphiné	4 p. c.	4 p. c.	4 p. c.
Ardennes	4 p. c.	4 p. c.	4 p. c.
Graissessac à Béziers .	4 p. c.		

LES

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

EN 1860.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU NORD.

STATUTS.

(Acte du 18 septembre 1845, approuvé le 20 septembre 1845 ; modifié par acte du 27 juin 1857, approuvé le 30 juin 1857) (1).

TITRE PREMIER.

CONSTITUTION DE LA SOCIÉTÉ. — OBJET. — DÉNOMINATION. —
DOMICILE. — DURÉE.

ART. 1^{er}. La société anonyme formée pour l'exécution et l'exploitation du chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique, par Lille et Valenciennes, avec embranchements sur Calais et Dunkerque, conformément à la loi du 13 juillet 1845, a en outre pour objet :

I. L'exécution et l'exploitation des chemins de fer de Creil à Saint-Quentin, d'Amiens à Boulogne, de Saint-Quentin à Erquelinnes, de la Fère à Reims, de Noyelles à Saint-Valery-sur-Somme et de Paris à Creil directement, tels qu'ils ont été concédés par les ordonnances royales des 20 septembre 1845, 24 avril 1846 et 1^{er} avril 1847, et les décrets des 19 février 1852, 13 août 1855 et 17 octobre 1854.

II. L'exécution et l'exploitation des chemins de fer :

1^o De Paris à Soissons ;

2^o De Boulogne à Calais, avec embranchement sur Marquise ;

(1) L'acte du 27 juin 1857 a modifié les art. 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 18, 55, 45, 44, 45, 47, 50, 51, 52 et 54 des statuts primitifs. Le texte ci-dessus reproduit toutes les dispositions statutaires actuellement en vigueur.

- 3^o De Rouen à Amiens, pour les deux tiers ;
- 4^o D'Amiens vers un point de la ligne de Creil à Saint-Quentin ;
- 5^o Une ligne desservant les houillères du Pas-de-Calais ;
- 6^o De Chantilly à Senlis ;
- 7^o De Pontoise vers un point de la ligne de Paris en Belgique, près Saint-Ouen-l'Aumône ;

Tels qu'ils ont été concédés par le décret du 26 juin 1837.

III. L'exécution et l'exploitation du chemin de fer d'Ermont à Argenteuil, tel qu'il a été concédé par le décret précité du 26 juin 1837, sauf ratification de l'assemblée générale.

IV. L'exécution et l'exploitation des chemins de fer concédés à titre éventuel, savoir :

- 1^o D'une ligne de Soissons à la frontière de Belgique ;
- 2^o D'une ligne partant d'un point de la ligne de Saint-Quentin à Erquelines et aboutissant à la ligne énoncée au paragraphe précédent ;
- 3^o D'une ligne de Senlis à la ligne de Paris à Soissons ;
- 4^o Du prolongement de la ligne de Creil à Beauvais, vers un point de la ligne de Paris à Dieppe par Pontoise ;

Et généralement l'exécution et l'exploitation de tous autres embranchements et prolongements dont, avec l'assentiment de l'assemblée générale des actionnaires délibérant conformément aux art. 33 et 41 des statuts, elle pourrait devenir concessionnaire (1).

Cette société est établie sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer du Nord*.

2. Le siège de la société et son domicile sont établis à Paris (2).

3. La société finira avec les concessions.

TITRE II.

CONCESSION.

4. Le fonds social se compose :

1^o Des souscriptions, apports et valeurs de toute nature appartenant à la compagnie du chemin de fer du Nord, et qui, par l'effet :

De la concession faite à MM. de Rothschild frères et autres, pour le compte de la société, suivant procès-verbal de l'adjudication passée le 9 septembre 1843 ;

De la cession faite à la société, par les ayants droit, du bénéfice des ordonnances royales des 20 septembre 1843, 24 avril 1846 et 1^{er} avril 1847 ;

(1) Voy. la *Notice historique* à la suite des statuts de la compagnie.

(2) Place Roubaix, 24.

Des concessions et avantages faits à la société par les décrets des 19 février 1852, 15 août 1853 et 17 octobre 1854,

Ont composé le fonds social de la compagnie, divisé, aux termes des statuts approuvés par l'ordonnance royale du 20 septembre 1843 et du décret du 19 février 1852, en quatre cent mille actions de quatre cents francs;

2^o Des avantages qui peuvent résulter pour la compagnie du décret du 26 juin 1857 susmentionné;

3^o De la somme à provenir de la création de cent vingt-cinq mille actions nouvelles.

TITRE III.

FONDS SOCIAL. — ACTIONS.

5. Le fonds social, composé comme il vient d'être dit, est divisé en cinq cent vingt-cinq mille actions;

1^o Quatre cent mille actions déjà émises et entièrement libérées, appartenant aux souscripteurs primitifs de la compagnie du chemin de fer du Nord ou à leurs ayants droit;

2^o Cent vingt-cinq mille actions, qui seront émises au prix de cinq cent soixante et quinze francs, et mises à la disposition des porteurs des quatre cent mille actions anciennes. La répartition de cette nouvelle émission aura lieu dans la proportion de cinq seizièmes d'action nouvelle pour chaque action ancienne.

Les fractions d'actions résultant de cette répartition devront être, dans le délai de six mois, réunies par groupes de cinq et échangées contre les actions entières.

Celles des actions ainsi mises à la disposition des porteurs des anciennes, et qui n'auront pas été souscrites par eux, seront vendues à la Bourse de Paris par les soins du conseil d'administration, pour le compte de la société.

6. Chaque action a droit à un cinq cent vingt-cinq millième dans la propriété de l'actif social et dans les bénéfices de l'entreprise.

7. Après l'approbation des présents statuts et le versement, sur les actions nouvellement créées, de deux cents francs par action, il sera remis aux ayants droit des titres sur lesquels chaque versement sera constaté (1).

8. Les souscripteurs originaires sont garants de leurs cessionnaires jusqu'à concurrence du versement des cinq premiers dixièmes du montant de l'action (200 fr.).

Après le versement des cinq premiers dixièmes, les titres provi-

(1) Les versements effectués sur les actions nouvelles sont de 375 fr. par

soires seront échangés contre des titres définitifs, indiquant les principales dispositions des présents statuts.

9. Les titres provisoires et les titres définitifs sont revêtus de la signature de trois administrateurs et frappés du timbre sec de la compagnie.

10. Les actions définitives seront au porteur. La cession des actions au porteur s'opère par la tradition du titre, et celle des titres nominatifs, conformément à l'article 36 du Code de commerce.

11. Le conseil d'administration pourra autoriser le dépôt et la conservation des titres dans la caisse sociale : il déterminera la forme des certificats de dépôt, les frais auxquels ce dépôt pourra être assujéti, le mode de leur délivrance, et les garanties dont l'exécution de cette mesure doit être entourée, dans l'intérêt de la société et des actionnaires.

12. Les actions sont indivisibles, et la société ne reconnaît qu'un seul propriétaire pour chaque action.

13. Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre, dans quelques mains qu'il passe. La possession d'une action emporte l'adhésion aux statuts de la société.

Les héritiers ou créanciers d'un actionnaire ne pourront, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la société, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration. Ils devront, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

14. Le montant de chaque action est payable à la caisse qui sera désignée par le conseil d'administration de la société, aux époques et dans les proportions déterminées par ledit conseil. Toutefois, le conseil d'administration ne pourra appeler aucun versement au delà de trois cent soixante et quinze francs par action, sans l'approbation expresse de l'assemblée générale, votant à la majorité déterminée par le premier paragraphe de l'art. 33, à moins que ce ne soit pour l'accomplissement d'obligations contractées par la compagnie, en exécution des clauses du cahier des charges coté A, annexé à la loi du 15 juil. 1843.

Le premier versement étant fixé à cent vingt-cinq francs par action, tout appel ultérieur de fonds devra être annoncé, un mois au moins avant l'époque fixée pour le versement, dans deux des journaux d'annonces légales du département de la Seine, désignés conformément à la loi du 31 mars 1853.

Le conseil d'administration pourra autoriser la délibération antici-

action, y compris la somme de 75 fr. qui a été appelée du 1^{er} au 15 juin 1860. Voy. la note 1, page 10.

pée des actions jusqu'à concurrence de trois cent soixante et quinze fr. par action, mais seulement par voie de mesure générale applicable à toutes les actions, et moyennant un intérêt dont le taux ne pourra excéder trois pour cent par an.

15. A défaut de versement aux époques déterminées, l'intérêt sera dû pour chaque jour de retard, à raison de cinq pour cent par an.

Les numéros des actions en retard seront publiés dans les journaux indiqués à l'article 14 ci-dessus; quinze jours après cet avis, et sans autre acte de mise en demeure, lesdites actions seront vendues, sur duplicata, à la Bourse de Paris, par le ministère d'un agent de change, pour compte et aux risques des actionnaires en retard, sans préjudice de l'action personnelle que la société pourra exercer contre les retardataires.

Les titres des actions ainsi vendues seront nuls de plein droit, et il en sera délivré aux acquéreurs de nouveaux, ayant le même numéro que les titres annulés. En conséquence, toute action qui ne portera pas la mention régulière des versements qui auraient dû être opérés cessera d'être admise à la négociation.

16. Les actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du capital de leurs actions; au delà, tout appel de fonds est interdit.

TITRE IV.

CONSEIL D'ADMINISTRATION. — ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES.

Conseil d'administration.

17. La compagnie est administrée par un conseil composé de vingt-six membres; ce nombre pourra être ultérieurement porté à vingt-huit. Ils sont nommés par l'assemblée générale.

Chaque administrateur doit être propriétaire de cent actions, qui sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions.

Les titres de ces actions sont déposés dans la caisse de la société.

18. Les fonctions des administrateurs sont gratuites; ils reçoivent des jetons de présence dont la valeur est fixée par l'assemblée générale. Toutefois, il pourra être attribué aux administrateurs qui seront chargés de la direction active des affaires de la société une rémunération qui sera réglée par l'assemblée générale des actionnaires.

19. Les administrateurs faisant partie du premier conseil resteront en fonctions pendant cinq ans, à partir de l'homologation des présents statuts.

Après cette époque, cinq membres seront remplacés chaque année jusqu'au dernier renouvellement, qui sera de six ou de huit membres, selon que le nombre des administrateurs sera de vingt-six ou de vingt-huit.

Jusqu'au renouvellement intégral du premier conseil, le sort désignera l'ordre de sortie des administrateurs.

Tout membre sortant pourra être indéfiniment réélu (1).

20. Le conseil d'administration nomme chaque année un président et un vice-président.

En cas d'absence du président et du vice-président, le conseil désigne celui de ses membres qui doit le remplacer.

Le président et le vice-président peuvent être indéfiniment réélus.

21. Le conseil d'administration se réunit aussi souvent que l'intérêt de la société l'exige, et au moins une fois par mois. Les décisions sont prises à la majorité des membres présents; en cas de partage, la voix du président est prépondérante.

La présence de cinq administrateurs est nécessaire pour valider les délibérations. Lorsque cinq membres seulement sont présents, les décisions doivent être prises à l'unanimité.

22. Nul ne peut voter par procuration dans le conseil d'administration de la compagnie.

Dans le cas où deux membres dissidents sur une question demanderaient qu'elle fût ajournée jusqu'à ce que l'opinion d'un ou de plusieurs administrateurs absents fût connue, il pourra être envoyé à tous les administrateurs absents une copie ou extrait du procès-ver-

(1) Le conseil d'administration est composé actuellement comme suit :

M. le baron James de Rothschild, rue Laffitte, 19, *président*.

M. Delebecque, rue de l'Arcade, 15, *vice-président*.

M. Ph. Hottinguer, rue Laffitte, 11.

M. Marc Caillard, quai Malaquais, 17.

M. le marquis Dalon, rue du Havre, 3.

M. Michel Poizat, rue Boulainvilliers, 4, à Passy.

M. Dassier, rue de la Victoire, 62.

M. le duc de Galliera, rue de Varennes, 53.

M. Adam, à Boulogne-sur-Mer.

M. Alphonse de Rothschild, rue Saint-Georges, 15.

M. Léon Say, rue Boursault, 11.

M. Joly de Bannville, rue Basse-du-Rempart, 24.

M. de Saint-Didier, rue de la Ville-l'Évêque, 25.

M. de l'Aigle, boulevard Malesherbes, 5.

M. de Lagrené, rue de Las-Cases, 7.

M. le baron Lionel de Rothschild, à Londres.

M. le baron Anthony de Rothschild, à Londres.

M. Henri Barbet, à Rouen.

M. Félix Vernes, rue Drouot, 10.

M. Pepin Lehalleur, rue Castiglione, 14.

M. le baron Nathaniel de Rothschild, rue Taitbout, 40.

M. Ch. Picard, à Saint-Quentin.

M. le général Morin, rue Neuve-des-Mathurins, 58.

M. Dechamps, à Manage (Belgique).

M. Louis Halphen.

M. de Saint-Pierre.

bal, avec invitation de venir voter dans une prochaine réunion à jour fixe, ou d'adresser par écrit leur opinion au président : celui-ci en donnera lecture au conseil, après quoi la décision sera prise à la majorité des membres présents. (Article 12 de la loi du 13 juillet 1845.)

Dans aucun cas, les ajournements ci-dessus prévus ne pourront retarder l'accomplissement des obligations imposées à la compagnie par le cahier des charges de la concession.

23. Les délibérations du conseil d'administration sont constatées par des procès-verbaux signés par le président et deux des membres qui ont pris part à la délibération; les copies ou extraits de ces délibérations à produire en justice, ou ailleurs, sont signées par le président.

24. En cas de vacance d'une place d'administrateur, il y est pourvu provisoirement par le conseil d'administration, à la majorité des membres restants. L'administrateur ainsi nommé provisoirement a les mêmes pouvoirs que les autres administrateurs.

Les administrateurs nommés en cas de vacance ne demeurent en fonctions que le temps d'exercice qui restait à leurs prédécesseurs.

25. Le conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la société.

Il fixe les dépenses générales de l'administration.

Il passe les traités et les marchés de toute nature, autorise, effectue ou ratifie les achats de terrains et immeubles nécessaires pour l'exécution et l'exploitation du chemin de fer; il règle les approvisionnements et autorise l'achat de matériaux, machines et autres objets nécessaires à l'exploitation; il autorise toutes ventes d'objets mobiliers.

Il autorise toutes mainlevées d'opposition ou d'inscriptions hypothécaires.

Il autorise toutes actions judiciaires, tous compromis et toutes transactions; il détermine le placement des fonds disponibles, et autorise tous retraits de fonds et tous transferts de rentes et aliénations des valeurs appartenant à la société; il donne toutes quittances.

Il règle l'emploi des fonds de la réserve.

Il fixe et modifie, soit les tarifs, soit le mode de perception; il fait les transactions y relatives, le tout dans les limites déterminées par le cahier des charges; il fait les règlements relatifs à l'organisation du service et à l'exploitation du chemin, sous les conditions déterminées par le cahier des charges; il nomme et révoque tous les agents et employés; il fixe leurs attributions et leurs traitements; il statue sur tous les intérêts qui rentrent dans l'administration de la société.

26. Le conseil peut, avec l'approbation expresse de l'assemblée générale, autoriser tous emprunts avec ou sans affectation hypothé-

caire et toutes conventions avec d'autres entreprises de chemin de fer.

Il peut également, avec la même approbation, ordonner la vente des immeubles jugés inutiles, et acheter des immeubles autres que ceux désignés à l'article 23 ci-dessus.

27. Le conseil d'administration peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs par un mandat spécial et pour une ou plusieurs affaires déterminées.

Il peut également déléguer ses pouvoirs généraux à un comité composé de cinq de ses membres; ce comité ne pourra délibérer qu'à la majorité de quatre membres.

28. Conformément à l'article 52 du Code de commerce, les membres du conseil d'administration ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ou solidaire relativement aux engagements de la société.

Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

29. Les transferts de rentes et effets publics appartenant à la société, les actes d'acquisition, de vente et d'échange des propriétés immobilières de la société, les transactions, marchés et actes engageant la société, ainsi que les mandats sur la banque et sur tous les dépositaires de fonds de la société, doivent être signés par trois administrateurs, à moins d'une délégation expresse du conseil.

Assemblée générale des actionnaires.

30. L'assemblée générale régulièrement constituée représente l'universalité des actionnaires.

31. L'assemblée générale se compose de tous les titulaires ou porteurs de quarante actions.

Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale. La forme des pouvoirs sera déterminée par le conseil d'administration.

L'assemblée est régulièrement constituée lorsque les actionnaires présents sont au nombre de trente au moins, et représentent au moins le vingtième du fonds social.

32. Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne remplissent pas les conditions ci-dessus imposées pour la validité des délibérations de l'assemblée générale, il est procédé à une seconde convocation, à vingt-cinq jours d'intervalle.

Cette seconde convocation est faite dans la forme prescrite par l'article 33, mais le délai entre la publication de l'avis et la réunion est réduit à vingt jours.

La carte d'admission délivrée pour la première assemblée est valable pour la seconde.

Les délibérations prises par l'assemblée générale dans la seconde

réunion ne peuvent porter que sur les objets à l'ordre du jour de la première.

Ces délibérations sont valables, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées.

53. Les délibérations relatives aux emprunts ne pourront être prises que dans une assemblée générale réunissant au moins le dixième du fonds social, et à la majorité des deux tiers des voix des membres présents, au nombre de trente au moins.

Celles relatives à la modification éventuelle des statuts et aux autres objets définis dans le paragraphe 4 de l'article 41 ne peuvent être prises que dans une assemblée réunissant au moins le cinquième du fonds social, et à la même majorité. Toutefois, dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne réunissent pas le cinquième du fonds social, il est procédé à une deuxième convocation à vingt-cinq jours d'intervalle, et les délibérations prises dans la deuxième réunion sur les objets à l'ordre du jour de la première sont valables, pourvu que l'assemblée générale réunisse au moins le dixième du fonds social et vote à la majorité des deux tiers des voix des membres présents, au nombre de trente au moins.

54. L'assemblée générale se réunit de droit chaque année au siège de la société, dans le courant du mois d'avril.

Elle se réunit en outre extraordinairement toutes les fois que le conseil d'administration en reconnaît l'utilité.

55. Les convocations ordinaires et extraordinaires sont faites par un avis inséré, un mois au moins avant l'époque de la réunion, dans deux journaux d'annonces légales du département de la Seine, désignés comme il est dit à l'article 14.

Lorsque l'assemblée générale a pour but de délibérer sur les emprunts ou sur les propositions mentionnés au paragraphe 4 de l'article 41 ci-après, les avis de convocation doivent en indiquer l'objet.

56. Les possesseurs de quarante actions au porteur ou plus doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres et leurs procurations au siège de la société, à Paris ou à Londres, entre les mains des personnes désignées par le conseil d'administration, quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de chaque assemblée, et il est remis à chacun d'eux une carte d'admission; cette carte est nominative et personnelle.

Les certificats de dépôt mentionnés en l'article 11 donnent droit, pour les dépôts de quarante actions ou plus, à la remise de carte d'admission à l'assemblée générale.

57. L'assemblée générale est présidée par le président ou le vice-président du conseil d'administration, et, à leur défaut, par l'administrateur désigné par le conseil pour le remplacer; les deux plus forts actionnaires présents remplissent les fonctions de scrutateurs.

Le bureau désigne le secrétaire.

38. Les délibérations de l'assemblée générale sont prises à la majorité des voix des membres présents.

39. Quarante actions donnent droit à une voix ; le même actionnaire ne peut réunir plus de dix voix, soit par lui-même, soit comme fondé de pouvoir.

En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

40. Le nombre d'actions dont chaque actionnaire est possesseur est constaté par sa carte d'admission.

41. L'assemblée générale entend et approuve les comptes.

Sur la proposition du conseil d'administration, elle délibère :

Sur les emprunts et acquisitions ou aliénations d'immeubles ;

Sur les questions de prolongement ou d'embranchement, de fusion ou de traités avec d'autres compagnies ; de prolongation ou de renouvellement de concession ; de modifications ou additions aux statuts, et, notamment, d'augmentation du fonds social et de prorogation de la société. Elle donne les pouvoirs nécessaires à cet effet.

Elle nomme les administrateurs en remplacement de ceux dont les fonctions sont expirées, ou qu'il y a lieu de remplacer par suite de décès, démission ou autre cause.

Elle prononce, sur la proposition du conseil d'administration, et en se renfermant dans les limites des statuts, sur tous les intérêts de la société.

42. Les délibérations de l'assemblée générale prises conformément aux statuts obligent tous les actionnaires.

Elles sont constatées par des procès-verbaux signés par les membres du bureau.

TITRE V.

COMPTES ANNUELS. — INTÉRÊTS. — DIVIDENDES. — FONDS DE RÉSERVE. — AMORTISSEMENT.

43. Pendant trois ans, à partir du jour de leur émission, les actions nouvelles n'auront aucune part au dividende ; elles auront droit seulement à un intérêt de cinq pour cent pour les versements effectués sur le prix d'émission.

Un tiers des cent vingt-cinq mille actions nouvelles, désigné par la voie du sort, sera admis au partage du dividende à partir du deuxième semestre de l'année 1860 (1) ; il sera procédé de même à l'égard du

(1) Les statuts de la compagnie n'admettant pas un dividende afférent au premier et un dividende afférent au second semestre, le conseil d'administration a entendu la disposition de l'art. 43, alinéa 2, en ce sens que les actions nouvelles, tirées au sort, recevront, pour la première fois, un demi-

deuxième tiers, pour l'année 1861, et à l'égard du troisième tiers, pour l'année 1862.

Aussi longtemps qu'elle ne sera pas admise à prendre part au dividende, chaque action nouvelle continuera de recevoir l'intérêt indiqué au paragraphe 1^{er} du présent article; mais, à dater de l'entrée en jouissance du dividende, elle sera complètement assimilée aux actions anciennes, et ne recevra plus en conséquence, à titre d'intérêt, qu'une somme de seize francs par an.

44. Jusqu'à la mise en exploitation de l'une quelconque des sections nouvellement concédées par le décret du 26 juin 1857, le montant des intérêts afférents aux cent vingt-cinq mille actions nouvelles sera acquitté sur le produit des placements temporaires de fonds, et, au besoin, sur le capital social.

Il en sera de même pour le service des intérêts des sommes qui pourront être empruntées pour la construction de ces mêmes lignes.

Après la mise en exploitation de l'une quelconque de ces sections, le compte des recettes et des dépenses de cette section sera arrêté et soumis chaque année à l'assemblée générale.

Le produit net, déduction faite de toutes les charges et dépenses d'entretien et d'exploitation, sera affecté :

1^o Au service des intérêts dus aux cent vingt-cinq mille actions nouvelles, et éventuellement aux sommes empruntées, lesquels intérêts, en cas d'insuffisance, seront complétés comme il est dit au paragraphe 1^{er} du présent article ;

2^o A restituer au fonds social la portion du capital qui aurait pu être antérieurement employée au service des intérêts, en exécution des paragraphes 1^{er}, 2 et 5 du présent article.

L'excédant sera partagé en deux portions égales : l'une servira à former un fonds de réserve pour les dépenses extraordinaires; l'autre portion sera distribuée aux actions ayant droit au dividende.

dividende, correspondant à une demi-année, soit moitié de ce qui sera distribué, au même titre, entre les actions anciennes.

Le tirage au sort du premier tiers des actions nouvelles a eu lieu le 7 mai 1860. Les porteurs des actions désignées par le sort ont dû les libérer entièrement par un versement complémentaire de 200 francs par action, outre l'appel de fonds de 75 francs fait du 1^{er} au 15 juin 1860. Les actionnaires qui n'ont pas fait ce versement bonifient à la compagnie, à partir du 1^{er} juillet 1860, les intérêts de retard au taux de 4 p. c. l'an. Le dernier délai pour la libération complète expirera au 31 décembre 1860.

Les titres des actions nouvelles libérées sont échangeables contre des titres en tout semblables à ceux des actions anciennes, sauf pour les coupons à échoir le 1^{er} janvier et le 1^{er} juillet 1861 qui représentent, aux termes de l'art. 51 des statuts, le dividende de l'année 1860. Les actions nouvelles n'ayant droit, pour cette année, qu'à la moitié de ce qui sera distribué aux actions anciennes, les coupons correspondants ont été différenciés par la forme et la couleur.

45. Il sera dressé chaque année un inventaire général du passif et de l'actif de la société; cet inventaire sera soumis à l'assemblée générale des actionnaires, dans la réunion du mois d'avril.

46. Les produits de l'entreprise serviront d'abord à acquitter les dépenses d'entretien et d'exploitation du chemin, les frais d'administration, l'intérêt et l'amortissement des emprunts qui auront pu être contractés, et généralement toutes les charges sociales.

47. Il sera prélevé sur l'excédant des produits annuels, après le paiement des charges mentionnées à l'article précédent :

1^o Une retenue destinée à constituer un fonds de réserve pour les dépenses imprévues;

La quotité de cette retenue ne pourra être inférieure à cinq pour cent du produit net, tant que le fonds de réserve n'atteindra pas deux millions de francs; au-dessus de cette somme, la quotité de la retenue sera réduite à un pour cent du produit net ;

2^o Une retenue destinée à constituer un fonds d'amortissement, et calculée de telle sorte que le capital social soit complètement amorti pendant la durée de la concession, à raison de quatre cents francs par action ;

3^o Quatre pour cent du prix d'amortissement des actions, pour le montant en être employé à servir aux actions amorties et non amorties un intérêt de seize francs par an, l'intérêt afférent aux actions amorties devant être versé au fonds d'amortissement, afin de compléter la somme nécessaire pour amortir la totalité des actions dans le délai prescrit.

Le surplus des produits annuels sera réparti également entre toutes les actions amorties ou non amorties ; la portion afférente aux actions amorties sera distribuée aux propriétaires des titres qui auront été délivrés en échange de ces actions, ainsi qu'il sera dit à l'article 49.

48. S'il arrivait que, dans le cours d'une ou de plusieurs années, les produits nets de l'entreprise fussent insuffisants pour assurer le remboursement du nombre d'actions à amortir, la somme nécessaire pour compléter le fonds d'amortissement serait prélevée sur les premiers produits nets des années suivantes, par préférence et antériorité à toute attribution de dividendes aux actionnaires.

49. Le fonds d'amortissement, composé ainsi qu'il est dit dans les trois articles précédents, sera employé chaque année, jusqu'à due concurrence, à compter de l'année qui suivra la mise en exploitation de toutes les sections réunies, au remboursement d'un nombre d'actions déterminé comme il est dit à l'article 47.

La désignation des actions à amortir aura lieu au moyen d'un tirage au sort, qui se fera publiquement à Paris, chaque année, aux époques et suivant la forme qui seront déterminées par le conseil d'administration.

Les propriétaires des actions désignées par le tirage au sort pour le remboursement recevront en numéraire le capital effectivement versé de leurs actions, et les dividendes jusqu'au jour indiqué pour le remboursement, et, en échange de leurs actions primitives, des actions spéciales au porteur.

Ces actions donneront droit à une part proportionnelle dans le partage des bénéfices mentionnés au dernier paragraphe de l'article 47.

Ces actions auront, du reste, pour les attributions relatives à l'administration et pour le vote aux assemblées, les mêmes droits que les actions non amorties. Les numéros des actions désignées par le sort pour être remboursées seront publiés comme il est dit en l'article 14 ci-dessus.

Le remboursement du capital de ces actions sera effectué au siège de la société, à partir du 1^{er} janvier de chaque année, pour l'année qui aura précédé.

30. Le paiement des intérêts a lieu par semestre, le 1^{er} janvier et le 1^{er} juillet de chaque année.

31. Le paiement du dividende a lieu le 1^{er} juillet de chaque année; toutefois, d'après l'état des recettes, le conseil d'administration peut autoriser le paiement, au 1^{er} janvier, d'un à-compte sur le dividende.

32. Le montant total du dividende est fixé définitivement par l'assemblée générale des actionnaires, dans sa réunion ordinaire du mois d'avril.

33. Le paiement des intérêts et dividendes se fait au siège de la société.

Tous intérêts et dividendes qui n'ont pas été touchés à l'expiration de cinq années après l'époque de leur paiement dûment annoncé dans les deux journaux d'annonces légales du département de la Seine, désignés comme il a été dit ci-dessus, art. 14, sont acquis à la société, conformément à l'article 2277 du Code civil.

34. Le maximum de la réserve est fixé à la somme de trois millions de francs; quand ce maximum sera atteint, le prélèvement destiné à la former sera suspendu; il reprendra cours aussitôt que le fonds de réserve sera descendu au-dessous de ce chiffre.

TITRE VI.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES. — MODIFICATIONS. — LIQUIDATION.

35. Si l'expérience fait reconnaître la convenance d'apporter quelques modifications ou additions aux présents statuts, l'assemblée générale est autorisée à y pourvoir, dans la forme déterminée par l'article 33, qui précède.

Les délibérations qui seraient prises en conséquence ne seront exécutoires qu'après avoir été approuvées par le gouvernement.

Tous pouvoirs sont donnés d'avance au conseil d'administration, délibérant à la majorité de ses membres, pour consentir les changements que le gouvernement jugerait nécessaire d'apporter aux modifications et additions votées par l'assemblée générale.

56. Lors de la dissolution de la société, l'assemblée générale, sur la proposition du conseil d'administration, déterminera le mode de liquidation à suivre.

57. A l'expiration de la concession, la somme existant dans la caisse de la société et les valeurs provenant de la liquidation serviront, avant toute répartition aux actionnaires :

1^o A mettre le chemin de fer et ses dépendances de toute nature, y compris la voie de fer et tout le matériel d'exploitation, en bon état d'entretien, pour être remis au gouvernement, le tout conformément aux dispositions du cahier des charges ;

2^o A compléter l'amortissement des actions, dans le cas où il resterait encore des actions non amorties, auquel cas la somme disponible serait également répartie entre lesdites actions jusqu'à concurrence de leur montant.

TITRE VII.

CONTESTATIONS.

58. Toutes contestations entre les sociétaires, à raison des affaires sociales, seront jugées par des arbitres, conformément aux articles 51 et suivants du Code de commerce.

59. Dans le cas de contestation, tout actionnaire devra faire élection de domicile à Paris, et toutes notifications et assignations seront valablement faites au domicile par lui élu, sans avoir égard à la distance de la demeure réelle.

A défaut d'élection de domicile, cette élection aura lieu de plein droit, pour la correspondance, au siège de la société, à Paris, et, pour les notifications judiciaires et extrajudiciaires, au parquet de M. le procureur du roi près le tribunal de première instance du département de la Seine.

Le domicile élu formellement ou implicitement, comme il vient d'être dit, entraînera attribution de juridiction aux tribunaux compétents du département de la Seine.

NOTICE HISTORIQUE.

La concession du chemin de fer de Paris à la frontière belge par Lille et Valenciennes, avec embranchements de Lille sur Calais et Dunkerque, a été adjugée, en vertu de la loi du 15 juillet 1843, le 9 septembre suivant, et l'adjudication en a été approuvée le 10 du même mois.

L'État a construit la ligne principale, et la compagnie du chemin de fer du Nord s'est engagée à lui rembourser les dépenses de toute nature faites pour les travaux. Le mode de paiement de ces dépenses, en capital et intérêts, déterminé d'abord par le cahier des charges annexé à la loi du 15 juillet 1843, puis par une convention intervenue le 11 août 1848 entre l'État et la compagnie, est aujourd'hui fixé par l'art. 7 de la convention approuvée par décret du 19 février 1852. D'après cette convention, le paiement du capital a lieu par termes semestriels de 500,000 fr.; l'intérêt en est réglé sur le pied de 3 p. c. par an, à partir du 10 septembre 1843 jusqu'aux remboursements successifs opérés ou à opérer par la compagnie; le montant de ces intérêts devra être ajouté au principal de la dette et sera payé, sans capitalisation, par termes semestriels de 500,000 fr., après que ce principal aura été remboursé.

Les embranchements de Lille sur Calais et Dunkerque ont été exécutés aux frais de la compagnie.

Le chemin de fer de Creil à Saint-Quentin a été concédé, en vertu de la loi du 15 juillet 1843, par adjudication passée le 20 septembre suivant et approuvée par ordonnance royale du 29 décembre de la même année. Le 24 avril 1846, une ordonnance royale approuvait les statuts de la compagnie ayant pour objet son exécution et son exploitation, et, dès le mois de mars suivant, cette compagnie faisait confusion, à titre d'apport social, de tous ses droits avec la compagnie du Nord, par un traité qui reçut l'approbation royale le 1^{er} avril 1847.

L'adjudication de la concession du chemin de fer d'Amiens à Boulogne a été approuvée par ordonnance royale du 24 octobre 1844, en vertu de la loi du 26 juillet et de l'ordonnance royale du 9 septembre de la même année. Le 29 mai 1845, une ordonnance royale autorisa une société anonyme ayant pour objet son exécution et son exploitation. Cette compagnie a cessé d'exister à compter du 1^{er} juillet 1851, date à laquelle tout son passif et son actif sont entrés dans la compagnie du Nord, suivant décisions des assemblées générales des actionnaires des deux compagnies, approuvées par décret du 19 février 1852. Par suite, les 75,000 actions émises par la compagnie du chemin de fer d'Amiens à Boulogne ont été échangées contre pareil nombre d'obligations du Nord produisant 15 francs d'intérêt annuel et remboursables à 500 fr. par voie de tirage au sort dans l'espace de 75 ans. En outre 2,563 obligations émises par la même compagnie, faisant ensemble 1,181,358 fr. 09 c., ont été mises à la charge de la compagnie du Nord.

Les chemins de fer de Saint-Quentin à Erquelinnes, de la Fère à Reims et de Noyelles à Saint-Valéry-sur-Somme ont été concédés à la compagnie

du Nord par décret du 19 février 1852. Toutefois la concession de ce dernier chemin n'a été rendue définitive que par le décret du 17 octobre 1854. En ce qui concerne celui de la Fère à Reims, la compagnie, par traité du 11 juin 1857, a échangé la section comprise entre Laon et Reims contre le chemin de Creil à Beauvais, qui avait été concédé à la compagnie des chemins de fer des Ardennes et de l'Oise. L'échange a eu lieu moyennant le remboursement intégral à chaque compagnie des dépenses faites par elle pour l'établissement de la ligne qu'elle cédait. Ce traité a été approuvé par décret du 26 juin 1857.

Le chemin de fer de Paris à Creil, qui se détache de la ligne principale à Saint-Denis et la rejoint près de Saint-Leu d'Esserent sur la rive droite de l'Oise, a été concédé à la compagnie par décret du 13 août 1853.

En exécution du même décret, la compagnie a construit un chemin de fer se dirigeant de la ligne de Maubeuge sur la ligne principale du Nord en passant par Cambrai. Des subventions, s'élevant à 2 millions de francs, lui ont été fournies à cette fin par la ville de Cambrai et le département du Nord.

Au décret du 26 juin 1857 qui a concédé à la compagnie du Nord les chemins de fer désignés sous les nos II, III et IV de l'art. 1^{er} des statuts, se trouve annexé le cahier des charges qui régit actuellement toutes les lignes appartenant à la compagnie.

La durée de la concession entière est fixée par ce cahier des charges. Elle est de 99 ans à partir du 1^{er} janvier 1852 et finira par conséquent le 31 décembre 1950.

L'art. 37 du cahier des charges porte :

« A toute époque, après l'expiration des quinze premières années de la concession, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

« Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué : on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

« Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

« Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison. »

Aux termes de l'art. 15 de la convention annexée au décret du 26 juin 1857, les obligations que la compagnie pourrait avoir à émettre pour l'exécution des travaux mis à sa charge par ledit décret ne peuvent être émises qu'en vertu d'une autorisation du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics qui détermine l'époque, le mode et la forme de ces émissions, et fixe les époques et les quotités de versements jusqu'à complète réalisation.

Avant de parler de l'importante convention avenue les 28 juillet 1858 et 11 juin 1859 entre le gouvernement et la compagnie, notons les points suivants :

1^o La compagnie du Nord a établi, conjointement avec la compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg (aujourd'hui chemin de fer de l'Est)

un chemin de fer de raccordement entre les gares de la Chapelle et de la Villette.

Aux termes du décret du 10 décembre 1851, qui en a autorisé la construction, sont applicables à ce raccordement les dispositions générales du cahier des charges de la concession du chemin de fer du Nord. Ce raccordement relie les gares du Nord et de l'Est au chemin de fer de ceinture dont il va être parlé.

2° La compagnie du Nord, conjointement avec les compagnies de l'Ouest, de Paris à Orléans, de l'Est et de Paris à la Méditerranée, est concessionnaire du chemin de fer de ceinture, reliant, à l'intérieur du mur d'enceinte des fortifications de Paris, les gares desdites compagnies. Ce chemin a été concédé par décret du 10 décembre 1851. Il a été construit par l'Etat, et chacune des compagnies prémentionnées a contribué pour un million de francs à la dépense de son exécution. Les compagnies se sont engagées à l'exploiter en fournissant le matériel nécessaire, tant pour le transport des voyageurs que pour celui des marchandises, et elles sont représentées pour l'exploitation de ce chemin par un syndicat établi dans les formes déterminées par un décret du 22 janvier 1853. La participation à l'exploitation du chemin de ceinture reste attachée à l'exploitation des chemins de fer qu'il relie.

3° Le décret du 26 juin 1857, précité, imposait à la compagnie l'obligation de réunir à son réseau le chemin de fer de Villers-Cotterets au Portaux-Perches, qui forme un embranchement du chemin de Soissons. Cette petite ligne, qui n'est organisée que pour un service de marchandises, a été acquise par la compagnie au prix de 254,000 fr.

4° C'est à la compagnie de l'Ouest qu'est concédé le troisième tiers du chemin de fer de Rouen à Amiens mentionné à l'art. 1^{er} des statuts, n° II 3°. Cette compagnie concourt dans la proportion d'un tiers à la dépense d'établissement et au produit du chemin. La compagnie du Nord est, pour la totalité, chargée de sa construction et de son exploitation.

5° Le 11 juin 1857, un traité est intervenu entre les compagnies du Nord et de l'Ouest pour la construction, par chacune d'elles, d'une partie du chemin de fer d'Ermont à Argenteuil. Ce traité a été approuvé, le 28 avril 1858, par l'assemblée générale des actionnaires de la compagnie du Nord.

La convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859 a été approuvée par les loi et décret du 11 juin 1859.

Au point de vue de l'application des clauses qui y sont stipulées, la concession de la compagnie est considérée comme partagée en deux réseaux distincts. Les lignes qu'ils comprennent sont désignées dans le tableau suivant, qui indique la longueur en kilomètres de chacune d'elles, ainsi que le nombre des kilomètres en exploitation, en construction et à l'étude, au 31 décembre 1859 :

1^o L'ancien réseau, comprenant les lignes énoncées ci-après :

De Paris à la frontière de Belgique, par Lille et par Valenciennes, avec embranchement sur Beauvais. . .
 De Lille à Calais et Dunkerque.
 D'Amiens à Boulogne, avec embranchement de Nouvelles à Saint-Valéry.
 De Creil à Saint-Quentin et à Erquelines, avec raccordement de Busigny à Somain, par Cambrai. . . .
 De Tergnier à Laon.
 De Paris à Croil (1).
 De Haumont à la frontière de Belgique, sauf régularisation ultérieure de la rétrocession de cette ligne (voy. ci-après, p. 27).
 Le chemin de fer de ceinture de Paris, pour la part afferente à la compagnie du Nord (2).

Totaux . . .

2^o Le nouveau réseau, comprenant les lignes énoncées ci-après :

Lignes concédées à titre définitif :

De Paris à Soissons.
 De Boulogne à Calais, avec embranchement sur Marquise.
 De Rouen à Amiens (pour deux tiers).
 D'Amiens à la ligne de Creil à Saint-Quentin. . . .
 Des houillères du Pas-de-Calais.
 De Chantilly à Senlis.
 De Pontoise vers la ligne de Belgique.
 D'Ermont à Argenteuil.
 De Villers-Cotterets au Port-aux-Perches.

Totaux. . .

Lignes concédées à titre éventuel :

De Soissons à la frontière de Belgique.
 De la ligne de Saint-Quentin à Erquelines, à un point à déterminer de la ligne précédente.
 De Senlis à un point à déterminer de la ligne de Paris à Soissons.
 De Beauvais à un point à déterminer de la ligne de Paris à Dieppe, par Pontoise.

Totaux. . .

RÉCAPITULATION :

Ancien réseau { concessions définitives
 Nouveau réseau { concessions éventuelles.

Totaux généraux. . .

Concédées.	Kilomètres		
	Exploitées.	En constr.	A l'étude.
373	373		
144	144		
129	129		
238	238		
29	29		
43	43		
10	10		
966	966		
102		31	71
43			43
81			81
77			77
85		34	51
11			11
3		3	
5			5
8	8		
415	8	68	339
103			103
43			43
24			24
30			30
200			200
966	966		
415	8	68	339
200			200
1,581	974	68	539

607

(1) Déduction faite de la section de Paris à Saint-Denis, 6 kilom., dont la longueur est comprise dans la ligne de Paris à la frontière de Belgique.

(2) Le chemin de ceinture, commun aux compagnies du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et de Paris à la Méditerranée, a une longueur de 17 kilomètres.

Voici les principales clauses de la convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859.

L'Etat s'est engagé à garantir à la compagnie, pendant 50 ans, à partir du 1^{er} janvier 1865, l'intérêt à 4 p. c. et l'amortissement calculé au même taux pour un terme de 50 ans (soit ensemble 4 fr. 65 p. c.), du capital affecté à la construction des lignes composant le nouveau réseau.

La capital garanti ne pourra excéder, pour l'ensemble des lignes concédées à titre définitif, la somme de 159,500,000 fr.

Le capital garanti pour les lignes concédées à titre éventuel ne pourra excéder respectivement les sommes ci-après :

Ligne de Soissons à la frontière de Belgique.	fr. 53,000,000
De la ligne de Saint-Quentin à Erquelines à la ligne précédente.	13,000,000
De Senlis à la ligne de Paris à Soissons.	3,500,000
De Beauvais à la ligne de Paris à Dieppe, par Pontoise.	9,000,000
Celles des lignes du nouveau réseau qui ne seront pas terminées avant le 1 ^{er} janvier 1865 ne participeront à la garantie d'intérêt qu'à partir du 1 ^{er} janvier qui suivra leur mise en exploitation.	

Jusqu'à l'époque où commencera pour les lignes du nouveau réseau l'application de la garantie d'intérêt, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour leur exécution seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront mises successivement en exploitation. En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissements seront portés au compte de premier établissement.

La garantie d'intérêt s'appliquera ainsi qu'il suit :

Il sera établi, chaque année, deux comptes distincts des produits nets, y compris les produits accessoires de toute nature,

1^o De l'ancien réseau;

2^o Du nouveau réseau.

A partir du 1^{er} janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes comprises soit dans l'ancien, soit dans le nouveau réseau, à titre, soit définitif, soit éventuel, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau, qui excédera un revenu moyen de 38,400 fr. par kilomètre, sera appliquée, concurremment avec les produits du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'Etat.

Dans les années comprises entre le 1^{er} janvier 1865 et l'époque de l'achèvement complet des lignes concédées, le chiffre de 38,400 fr. ci-dessus fixé sera réduit de 200 fr. par chaque longueur de cent kilomètres non livrée à l'exploitation, sans toutefois que la réduction totale puisse excéder 1,000 francs.

Les lignes de l'ancien réseau qui ne seraient pas terminées avant le 1^{er} janvier 1865 ne figureront dans le compte des produits nets de ce réseau qu'à partir du 1^{er} janvier qui suivra leur mise en exploitation.

En conséquence de ces dispositions, la garantie de l'Etat ne s'appliquera que dans le cas où les produits nets du nouveau réseau, accrus des produits de l'ancien réseau, ainsi qu'il vient d'être dit, ne couvriraient pas l'intérêt et l'amortissement à 4 p. c. du capital garanti par l'Etat.

Lorsque l'Etat aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité garantie, il en sera remboursé, avec les intérêts à 4 p. c. par an, sur les produits nets des lignes auxquelles est accordée la garantie de l'Etat, dès que ces produits nets, accrus de l'excédant des produits nets de l'ancien réseau, dépasseront l'intérêt et l'amortissement garantis, et dans quelque année que cet excédant se produise.

Lorsque l'ensemble des produits nets, tant de l'ancien que du nouveau réseau, excédera la somme nécessaire pour représenter un revenu net moyen de 55,000 fr. par kilomètre sur l'ancien réseau et un intérêt de 6 p. c. du capital effectivement dépensé pour la construction des lignes comprises dans le nouveau réseau, l'excédant sera partagé par moitié entre l'Etat et la compagnie. Ce partage s'exercera à partir du 1^{er} janvier 1872. Les lignes qui ne seraient pas achevées avant cette époque seront comprises dans le compte général du partage, à partir du 1^{er} janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Indépendamment des concessions qui lui ont été accordées en France, la compagnie du Nord exploite en Belgique plusieurs lignes de chemins de fer, qui sont soumises à des cahiers de charges distincts. Elles ont leur compte de débit à part dans les écritures de la compagnie, de telle sorte que les dépenses nécessaires pour compléter leurs aménagements et leur matériel n'ont pu devenir une charge pour l'exploitation des lignes françaises, et cette situation sera maintenue jusqu'à ce que le débit des lignes belges se trouve balancé par leurs excédants de revenus. Nous avons réuni sous une même rubrique tout ce qui concerne le réseau Nord-Belge. On trouvera plus loin, avec la situation financière de ce réseau auxiliaire, l'analyse des traités qui l'ont mis en la possession de la compagnie du Nord.

SITUATION FINANCIÈRE.

La compagnie du chemin de fer du Nord a introduit dans ses comptes, à partir de l'année 1859, la distinction consacrée par la convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859 entre l'ancien et le nouveau réseau. Deux comptes séparés ont été établis, correspondant chacun à l'un des deux réseaux. Les données historiques qui précèdent suffisent à l'intelligence de chacun des postes qu'ils renferment. Nous n'ajouterons qu'une seule observation.

D'après les dispositions adoptées en 1857 pour l'exécution des lignes concédées à cette époque à la compagnie, le capital à réaliser par l'émission des actions nouvelles était affecté à ces concessions, dont les plus importantes font aujourd'hui partie du nouveau réseau. Or, dans l'esprit de la convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859, l'ancien réseau forme l'objet essentiellement social de l'entreprise et le nouveau réseau doit être construit au moyen de l'émission d'obligations.

Pour rentrer dans l'esprit de cette convention, la compagnie a classé parmi les ressources propres de l'ancien réseau les 57,500,000 fr. provenant des versements effectués, jusqu'au 31 décembre 1859, sur les actions nouvelles et les 34,375,000 fr. à provenir des versements ultérieurs, total 71,875,000 fr., qui seront remplacés, au profit du nouveau réseau, par une somme égale en obligations créées ou à créer. Les 34,375,000 fr. restant à verser au 31 décembre 1859 sur les actions nouvelles se trouvent ainsi portés dans les comptes comme prêtés par le nouveau réseau à l'ancien réseau.

Voici quelle était, au 31 décembre 1859, la situation financière de l'ancien et du nouveau réseau.

ANCIEN RÉSEAU.

Passif :

Actions anciennes : fonds versés par les actionnaires.	160,000,000	»
Actions nouvelles : fonds versés par les actionnaires.	37,500,000	»
Emprunt de la 1 ^{re} série (rachat des act. de Boulogne).	37,500,000	»
Id. 2 ^e série (1852)	24,750,000	»
Id. 3 ^e série (1854)	22,989,846	90
Id. 4 ^e série (1854)	22,429,151	43
Id. 5 ^e série (partie) (1855)	19,596,503	64
Obligations de la compagnie de Boulogne.	1,181,558	09
Acquisition du chemin de Mons à Haumont, capitalisation		
de l'annuité servie pour la partie française.	8,000,000	»
Voies et moyens pour la réfection de la voie.	6,432,788	60
Restant dû à l'Etat en principal et intérêts	12,055,024	38
Dû à divers entrepreneurs et autres créanciers.	5,976,580	12
Dû pour intérêts et dividendes.	27,099,259	69
Dû au compte de réserve	19,530,113	08
Total.	405,020,827	93
Fonds restant à verser par les actionnaires sur les ac-		
tions nouvelles	34,375,000	»
Total général	459,395,827	93

Actif :

Dépenses faites par l'Etat :

en construction de la ligne principale.	84,785,286	07	}	87,858,750	»
en matériel	3,073,463	93			
restant à payer				1,250,448	48
Règlement des intérêts dus à l'Etat				10,804,575	90
Construction des lignes en exploitation				234,795,847	75
Dépenses de réfection de la voie				12,479,988	58
Construction du chemin de ceinture				1,340,000	»
Immeubles dans Paris				997,207	35
Matériel, locomotives, voitures et waggons				62,194,459	99
Mobilier d'exploitation, outillage, matières, etc.				13,036,749	11
Fonds en comptes courants, etc.				7,861,861	60
Espèces et valeurs				6,795,939	17

Somme égale **459,395,827 93**

La somme de 19,530,113 fr. 08 c., portée au passif comme due au compte de réserve, se décompose comme suit :

Fonds de réserve statutaire (art. 47 1 ^o et 54)	3,000,000	»
Réserve pour amortissement du capital (art. 47 2 ^o)	2,354,716	41
— — — — — supplémentaire (art. 47 3 ^o)	1,773,038	39
Prélèvement à partir de l'exercice 1848 pour intérêts		
à payer à l'Etat	10,746,011	10
Réserve spéciale : Bénéfices sur exercices clos	1,656,349	18
Total.	19,530,113	08

NOUVEAU RÉSEAU.

Passif :

Solde de l'emprunt de la 5 ^e série (1855)	1,960,453 65
Emprunt de la 6 ^e série (1856)	21,850,877 15
Emprunt autorisé en 1857, 8 ^e série	22,295,006 »
Id. id. 9 ^e série	14,547,504 55
Dû pour intérêts et amortissement	1,584,062 50
Total.	<u>62,237,703 85</u>

Actif :

Lignes en construction	14,388,575 58
Locomotives, voitures et waggons	2,651,054 55
Approvisionnements	3,249,153 57
Espèces et valeurs.	7,594,140 15
Total.	<u>27,862,703 83</u>
Versement restant à effectuer sur les actions nouvelles représentant le prêt fait à l'ancien réseau. . .	34,375,000 »
Somme égale.	<u>62,237,703 83</u>

RÉSEAU NORD-BELGE.

C'est en exécution de traités conclus avec des sociétés anonymes belges (1) que la compagnie du Nord exploite en Belgique plusieurs lignes de chemins de fer.

Par traité conclu le 28 juin 1854, entre la société des chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage avec leurs extensions et la compagnie du Nord, celle-ci a pris à bail le chemin de fer de Namur à Liège d'une longueur de 75 1/2 kilomètres, y compris un embranchement de 10 kilomètres. Le bail a pris cours le 1^{er} janv. 1855. Sa durée est égale à celle de la concession du chemin qui expire le 6 septembre 1941. Il a été contracté à forfait, moyennant le prix invariable d'un million de francs par an, payable par moitié de six mois en six mois. En outre, le matériel roulant et le mobilier des stations a été payé 3,575,361 fr. 15 c.

Par un autre traité conclu avec la même compagnie, le 10 juillet 1858, la compagnie du Nord s'est chargée de la construction du prolongement de la ligne de Namur à Liège jusqu'à la frontière française par Dinant, dans la direction de Givet. Il sera pourvu à la dépense, évaluée à 15 millions de francs, par la négociation d'obligations créées par la société des chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage avec leurs extensions; la compagnie du Nord fournira les sommes nécessaires au paiement des intérêts et

(1) Les statuts de ces sociétés sont reproduits dans la *Collection complète des statuts des sociétés anonymes de Belgique*, avec une introduction et des notes, par A. Demeur, avocat.

à l'amortissement de ces obligations, moyennant quoi, elle exploitera la ligne pour son compte, pendant toute la durée de la concession (90 ans), à ses risques et périls, comme si elle en était propriétaire.

En avril 1860, la compagnie de Namur à Liège, en exécution du traité prémentionné, a mis en souscription, au taux de 295 fr., 50,847 obligations, de 500 fr. chacune, rapportant 15 fr. d'intérêt par an, payables par moitié les 1^{er} janvier et 1^{er} juillet.

Le 3 novembre 1854, la compagnie du Nord a pris à bail le chemin de fer partant de Charleroi et aboutissant à la ligne du Nord à Erquelinnes. Sa longueur est de 26,500 mètres. Il appartient à la société anonyme du chemin de fer de Charleroi à la frontière de France. La durée du bail est égale à celle de la concession qui expire le 10 octobre 1942. Le prix consiste dans le paiement :

1^o D'une somme de 293,928 fr. 75 c. par an, payable par moitié, chaque semestre ;

2^o De la somme nécessaire à l'amortissement, pendant la durée du bail et à partir du 1^{er} janvier 1854, des 17,418 actions de cette compagnie, à raison de 562 francs 50 cent. chacune ; les actions amorties sont annulées et les intérêts correspondants s'ajoutent à la somme affectée à l'amortissement ;

3^o Des intérêts à 5 p. c., payables par semestre, à partir du 1^{er} janvier 1854, et de l'amortissement en cinq ans, à partir de 1857, de 2,000 obligations de 1,000 fr. chacune, émises par la compagnie de Charleroi.

La compagnie belge des chemins de fer de Mons à Haumont et de Saint-Ghislain a aussi donné à bail à la compagnie du Nord les lignes qui lui appartiennent, savoir :

1^o Le chemin de fer de Mons à Haumont et son raccordement vers Maubeuge. Ce chemin est situé en partie sur le territoire belge (17 kil.), en partie sur le territoire français (10 kil.). La partie française a été concédée par décret du 19 août 1854 ;

2^o Le chemin de fer de Saint-Ghislain et ses embranchements, y compris le raccordement de Saint-Ghislain à Frameries ;

3^o Le chemin de fer de Thulin à Elouges.

Ces deux derniers chemins servent exclusivement au transport des marchandises.

Le bail a été conclu le 4 juin 1858 et l'entrée en jouissance a commencé le 1^{er} juillet suivant.

Ce bail est fait à forfait moyennant le prix de 1,200,000 fr. par an, payable par semestre, à partir du 1^{er} janvier 1859 ; toutefois, pendant les trois premières années, le prix est réduit à 1,100,000 fr. par an. Il a été conclu pour toute la durée de la concession qui est de 90 ans à partir du 12 décembre 1857, pour le chemin de Mons à la frontière française ; de 90 ans à partir du 30 juin 1840, pour le chemin de Saint-Ghislain, et qui est perpétuelle pour le chemin de Thulin à Elouges.

En 1859, une modification a été introduite au traité prémentionné. Elle consiste uniquement en ce que pour la partie française du chemin de fer de Mons à Haumont, la cession pure et simple a été substituée au bail, sans que d'ailleurs le taux de la redevance totale ait été changé. Cette section fait partie aujourd'hui de la concession du Nord, ancien réseau, aux termes de la convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859. L'acte de cession a été approuvé par décret impérial du 26 septembre 1859.

En résumé, la compagnie du Nord exploite en Belgique 117 kilomètres de chemins de fer, non compris les chemins de fer industriels mentionnés ci-dessus, qui ont une étendue de 55 kilomètres. En outre, 46 kilomètres sont en construction dans ce pays, pour son compte, par l'intermédiaire d'une compagnie belge.

La situation financière du réseau Nord-Belge se définit comme suit au 31 décembre 1859.

Passif :

Charleroi à Erquelines, capitalisation de l'annuité servie aux actions	6,251,000	}	8,251,000 »
Emprunt de l'ancienne compagnie.	2,000,000		
Namur à Liège, capitalisation de l'annuité servie	19,699,000		»
Mons à Haumont, capitalisation de l'annuité servie	15,638,800		»
75,000 obligations émises par la compagnie du Nord	20,937,170		49
Ordonnances de paiement restant à payer, etc.	1,136,417		48
Total.	65,662,387		97

Actif :

Valeur d'acquisition du chemin de Charleroi à Erquelines	8,251,000	»
Valeur d'acquisition du chemin de Namur à Liège.	19,699,000	»
— du chemin de Mons à Haumont	15,638,800	»
Dépenses faites par la compagnie sur la ligne de Charleroi à Erquelines	4,172,071	43
Dépenses faites par la compagnie sur la ligne de Namur à Liège	2,796,263	24
Dépenses faites par la compagnie sur la ligne de Mons à Haumont.	925,305	12
Dépenses faites par la compagnie sur la ligne de Namur à Givet.	108,912	01
Locomotives, voitures, waggon et mobilier d'exploitation	10,567,544	04
Débiteurs divers, outillage, approvisionnements.	1,740,665	91
Répartition sur toute la concession de l'emprunt de 2,000,000 de la compagnie de Charleroi à Erquelines.	1,101,763	»
Solde des exercices antérieurs	688,530	79
Espèces en caisse	174,730	45
Somme égale.	65,662,387	97

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS.

STATUTS.

(Acte du 24 août 1852, approuvé le 27 septembre 1852 ; modifié par acte du 16 février 1855, approuvé le 9 mars 1855 (1).

TITRE PREMIER.

CONSTITUTION DE LA SOCIÉTÉ. — OBJET. — DÉNOMINATION. —
DOMICILE. — DURÉE.

ART. 1^{er}. La société anonyme, formée avec l'autorisation du gouvernement, sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans*, pour l'exécution et l'exploitation du chemin de fer de Paris à Orléans, de son embranchement sur Corbeil et dépendances, des lignes concédées à la compagnie par le décret du 27 mars 1852, et des prolongements et embranchements qui pourront lui être ultérieurement concédés, a son siège et son domicile attributif de juridiction à Paris (2).

2. La société finira avec la concession (3).

TITRE II.

MISE EN SOCIÉTÉ DE LA CONCESSION. — DÉCRET DU 27 MARS 1852.

3. MM. Casimir Leconte et C^e ayant apporté et mis en société la concession du chemin de fer de Paris à Orléans, telle qu'elle résulte de la loi du 7 juillet 1838 et du cahier des charges et de la con-

(1) Les statuts primitifs de la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans ont été approuvés par ordonnance royale du 13 août 1838. De nouveaux statuts, approuvés le 31 janvier 1841, reçurent des modifications qui furent approuvées le 18 novembre 1845. L'acte adopté en 1852, modifié seulement dans son art. 52 par l'acte du 16 février 1855, renferme toutes les dispositions statutaires actuellement en vigueur.

(2) Boulevard de l'Hôpital, 7. C'est là que se trouvent réunies la *Direction*, l'*Exploitation* et la *Construction*. Le *Service central* est rue de la Chaussée d'Antin, 11.

(3) Voy. ci-après, à la suite des statuts de la compagnie, la *Notice historique*.

vention additionnelle annexés à ladite loi, sans aucune réserve ni restriction, la compagnie se trouve entièrement aux lieu et place des concessionnaires, à la charge par elle de satisfaire à toutes les clauses et obligations qui résultent, pour lesdits concessionnaires, tant des lois des 7 juillet 1838, 1^{er} août 1839 et 15 juillet 1840, que du cahier des charges annexé à cette dernière loi.

La concession comprend, en outre, en vertu du décret du Président de la république, en date du 27 mars 1852, les chemins de fer du Centre, d'Orléans à Bordeaux, de Tours à Nantes, de Châteauroux à Limoges, du Bec-d'Allier à Clermont, avec embranchement de Saint-Germain-des-Fossés sur Roanne, de Poitiers à la Rochelle et à Rochefort.

En exécution du même décret, le cahier des charges annexé à la loi du 26 juillet 1844, relative au chemin de fer du Centre, est applicable, à dater du 1^{er} juillet 1852, à l'ensemble des lignes réunies, sauf les modifications stipulées en la convention du 27 mars 1852, approuvée par ce décret (1).

TITRE III.

FONDS SOCIAL. — ACTIONS.

4. En conséquence, le fonds social est composé des apports faits à l'art. 3, et des valeurs de toute nature servant à l'exploitation.

A raison desquels apports et valeurs, l'État, par une convention passée entre M. le ministre des travaux publics et la compagnie, le 27 mars 1852, a garanti à cette dernière un minimum d'intérêt de 4 p. c. pendant cinquante ans sur une somme de 150 millions de francs (2).

Dans le cas d'obtention de prolongements ou d'embranchements prévus par l'art. 1^{er}, il y sera pourvu, s'il y a lieu, par une augmentation du fonds social, votée en assemblée générale, avec l'approbation du gouvernement.

Cette augmentation aura lieu par la création de nouvelles actions, qui ne pourront être émises au-dessous du pair.

5. Le fonds social est divisé en trois cent mille actions.

6. Les actions sont au porteur.

(1) Voy. ci-après, à la suite des statuts de la compagnie, la *Notice historique*.

(2) Cette garantie d'intérêt a été abolie par la convention des 10 juillet 1858 et 11 juin 1859. Voy. ci-après la *Notice historique* qui indique les nouvelles garanties d'intérêt accordées à la compagnie.

7. Les actions sont revêtues de la signature d'un administrateur et du directeur, et frappées du timbre sec de la compagnie.

8. La cession des actions s'opère par la tradition du titre.

9. Chaque action est indivisible, et la société ne reconnaît qu'un seul propriétaire pour chaque action.

10. Chaque action a droit à un trois cent millième dans la propriété de l'actif social et dans les bénéfices de l'entreprise.

11. Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre dans quelques mains qu'il passe.

La possession d'une action emporte adhésion aux statuts de la société.

Les héritiers ou créanciers des actionnaires ne pourront, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la société, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration. Ils devront, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

12. Le montant de chaque action est payable à la caisse de la société aux époques qui seront déterminées par le conseil d'administration.

Tout appel de fonds doit être annoncé, un mois au moins avant l'époque fixée pour le versement, dans deux journaux d'annonces légales du département de la Seine.

Le conseil d'administration pourra autoriser la libération anticipée des actions.

13. A défaut de versement aux époques déterminées, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de cinq pour cent par an.

Les numéros des actions en retard seront publiés, dans la forme indiquée à l'article 12 ci-dessus; quinze jours après cet avis, et sans autre acte de mise en demeure, lesdites actions pourront être vendues sur duplicata, à la Bourse de Paris, par le ministère d'un agent de change, pour compte et aux risques des porteurs en retard.

Les titres primitifs des actions ainsi vendues seront nuls de plein droit; en conséquence, toute action qui ne portera pas la mention régulière du paiement des versements qui auront dû être opérés, cessera d'être admissible à la négociation.

14. Les actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du capital de leurs actions; tout autre appel de fonds est interdit.

15. Le conseil d'administration peut accorder des facilités pour le dépôt et la conservation des titres dans la caisse sociale.

Les décisions du conseil déterminent la forme des certificats de dépôt, le mode de leur délivrance et les garanties dont l'exécution de cette mesure doit être entourée dans l'intérêt de la société et des actionnaires.

TITRE IV.

CONSEIL D'ADMINISTRATION. — DIRECTION. — ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
DES ACTIONNAIRES.

Conseil d'administration.

16. La compagnie est administrée par un conseil d'administration composé de vingt-six membres nommés par l'assemblée générale (1).

Après l'achèvement des travaux à accomplir pour l'exécution des

(1) Le conseil d'administration est actuellement composé comme suit :

M. François Bartholony, rue de Larocheboucault, 12, *président*.

M. De Gascq, président honoraire à la cour des comptes, quai Malaquais, 19, *vice-président*.

M. A. de Waru, banquier, régent de la Banque de France, rue Drouot, 4, *vice-président*.

M. le comte Denis Benoist d'Azy, ancien représentant, rue de Grenelle-Saint-Germain, 86, *vice-président*.

M. J. D. Barry, Capel-Court, à Londres.

M. Benat, rue de Castellane, 4, administrateur délégué.

M. Bourlon, membre du corps législatif, ancien administrateur des messageries générales, rue Pigalle, 18, administrateur délégué.

M. de Bousquet, ancien chef de division à l'administration des postes, rue d'Anjou-Saint-Honoré, 17.

M. Ed. Caillard, ancien administrateur des messageries générales, avenue des Champs-Élysées, 127.

M. Augustin Cochin, docteur en droit, rue Saint-Guillaume, 45.

M. Gustave Dufeu, rue Neuve-des-Mathurins, 6, administrateur délégué.

M. Louis Dufour, ancien banquier, rue de Larocheboucault, 23.

M. Adolphe Durand, banquier, régent de la Banque de France, rue Neuve-des-Mathurins, 43.

M. Foucher père, président honoraire de la chambre des notaires, à Paris, rue de Larocheboucault, 12.

M. G. de Fougères, ancien conseiller référendaire à la cour des comptes, rue des Saussaies, 10, administrateur délégué.

M. Gladstone, représentant de la compagnie à Londres, Old-Broad street, City, 57.

M. Albert Lacroix, administrateur des messageries impériales, rue de l'Arcade, 16.

M. Lavallée, directeur de l'école centrale des arts et manufactures, rue des Coutures-Saint-Gervais, 1.

M. A. Marc, ancien directeur de la compagnie, rue de Suresne, 9, administrateur délégué.

M. de Monicault, ancien préfet, rue Neuve-des-Mathurins, 15.

M. Monternault, ancien magistrat, rue Sainte-Anne, 46.

M. le vicomte Alph. de Rainneville, ancien conseiller d'État, rue de l'Université, 15.

M. Amédée Revenaz, administrateur des messageries impériales, rue du Sentier, 45, administrateur délégué.

M. le baron Paul de Richemont, sénateur, rue d'Amsterdam, 82, administrateur délégué.

M. le comte Philippe de Ségur, lieutenant général, rue de la Pépinière, 104.

prolongements et embranchements concédés à la compagnie par le décret du 27 mars 1852, ce nombre pourra être réduit à vingt, à mesure des vacances produites par une des causes prévues en l'article 26 ci-après.

17. Chaque administrateur doit être propriétaire de cent actions, qui sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions.

Les titres de ces actions sont déposés dans la caisse de la société.

18. Les fonctions des administrateurs sont gratuites; ils reçoivent des jetons de présence.

19. La durée des fonctions des administrateurs est de cinq années; ils sont renouvelés par cinquième d'année en année.

Les membres sortant les quatre premières années sont désignés par la voie du sort, et ensuite par l'ancienneté.

Le nombre des membres sortant la cinquième année est de six.

Les membres sortants peuvent être indéfiniment réélus.

20. Le conseil d'administration nomme, chaque année, un président et trois vice-présidents.

En cas d'absence du président et des vice-présidents, le conseil désigne celui de ses membres qui doit les remplacer pendant leur absence.

Le président et les vice-présidents peuvent être indéfiniment réélus.

21. Le conseil d'administration se réunit aussi souvent que l'intérêt de la société l'exige, et au moins deux fois par mois.

La présence de huit administrateurs est nécessaire pour valider les délibérations.

Les décisions sont prises à la majorité des membres présents; en cas de partage, la voix du président est prépondérante. Lorsque huit membres seulement sont présents, les décisions doivent être prises à la majorité des trois quarts.

22. Le conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la société.

Il nomme et révoque le directeur, les chefs de service et tous autres employés, et fixe leurs traitements, sauf ce qui est prévu à l'article 29.

Il détermine les attributions sur la proposition du directeur.

Il fixe les dépenses générales de l'administration et les frais des voyages ordonnés dans l'intérêt de la société.

Il autorise les marchés.

Il autorise tous achats de terrains et immeubles qui seraient nécessaires à l'exploitation; toutes ventes de terrains et bâtiments qui y seraient inutiles.

Il autorise toutes les ventes et achats d'objets mobiliers.

Il autorise tous traités, transactions et compromis, toutes main-

levées d'oppositions ou inscriptions hypothécaires ou autres, avec ou sans payement.

Il autorise toutes actions judiciaires.

Il autorise, avec l'approbation de l'assemblée générale, tous emprunts, avec ou sans affectations hypothécaires, toutes acquisitions et aliénations d'immeubles autres que celles qui sont prévues au paragraphe 6 du présent article, et toutes conventions avec d'autres entreprises de chemin de fer.

Il détermine le placement des fonds disponibles et autorise tous retraits de fonds et tous transferts de rentes et aliénations de valeurs appartenant à la société.

Il fixe ou modifie les tarifs du chemin de fer et des établissements qui en dépendent dans les limites déterminées par le cahier des charges de la concession.

Il approuve les règlements relatifs à l'organisation du service, à la police et à l'exploitation du chemin de fer et de ses dépendances, dans les limites déterminées par le cahier des charges.

Enfin, il statue sur tous les objets relatifs à l'administration de la société.

23. Le conseil d'administration peut, dans les circonstances où il le juge utile, déléguer tout ou partie de ses pouvoirs par un mandat spécial et pour une ou plusieurs affaires déterminées.

24. Conformément à l'article 52 du Code de commerce, les membres du conseil d'administration ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ni solidaire relativement aux engagements de la société.

Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

25. Les délibérations du conseil d'administration sont constatées par des procès-verbaux signés par le président et deux des membres qui ont pris part à la délibération.

26. En cas de décès, de démission ou d'empêchement permanent d'un ou de plusieurs administrateurs, le conseil d'administration pourvoit provisoirement à leur remplacement jusqu'à la première assemblée générale.

Toutefois si, par l'effet d'une cause quelconque, le nombre des administrateurs nommés par l'assemblée générale était réduit à moins de moitié, l'assemblée générale serait immédiatement convoquée à l'effet de compléter le conseil.

Les membres ainsi nommés ne demeurent en fonctions que le temps restant à courir sur l'exercice de leurs prédécesseurs.

Direction.

27. Un directeur est chargé, sous l'autorité du conseil d'adminis-

tration et suivant les décisions dudit conseil, de la gestion des affaires de la société (1).

28. Le directeur ne peut être nommé et révoqué que par un vote réunissant la majorité absolue des membres composant le conseil d'administration, conformément à l'article 16.

29. L'assemblée générale détermine, sur la proposition du conseil d'administration, le traitement et les avantages attribués au directeur.

30. Le directeur doit être propriétaire de cent actions.

Ces actions demeurent déposées dans la caisse de la société comme garantie de sa gestion, et sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions.

31. Le directeur assiste aux délibérations du conseil d'administration avec voix consultative.

32. Conformément aux dispositions de l'article 22, le directeur propose la nomination et la révocation de tous chefs de service, agents et employés, et la fixation de leurs attributions et de leurs traitements. Il opère les recettes et en donne quittance. Il règle et acquitte les dépenses. Il passe les marchés. Il opère les acquisitions et aliénations d'immeubles. Il effectue les ventes et achats d'objets mobiliers. Il fait les traités et opère les transactions et compromis. Il suit les actions judiciaires. Il opère les placements et retraits de fonds. Il propose la fixation et la modification des tarifs. Il propose les règlements relatifs à l'organisation du service, à la police, à l'exploitation du chemin et de ses dépendances. Il dirige le travail des bureaux, signe la correspondance, établit les comptes. Il fait tous actes conservatoires. Il reçoit les notifications ou les significations que le gouvernement est dans le cas d'adresser à la compagnie.

33. Les transferts de rentes et aliénations de valeurs, ainsi que les acceptations et les mandats sur la banque, sur les receveurs généraux et sur tous les autres dépositaires des fonds de la société sont signés par un administrateur et par le directeur.

34. Le directeur peut déléguer par procuration authentique, à une ou plusieurs personnes agréées à cet effet par le conseil d'administration, le pouvoir de signer pour lui tous les actes et engagements dont la signature lui est attribuée par les articles 7, 52 et 53 des présents statuts.

Tout pouvoir délégué comme il est dit ci-dessus est essentiellement révocable; il sera révoqué par le directeur à la première réquisition du conseil d'administration.

35. Un des chefs de service désigné par le conseil d'administration remplit les fonctions de secrétaire général. En cette qualité, il cer-

(1) Actuellement M. C. Didion, inspecteur général des ponts et chaussées, rue de la Chaussée d'Antin, 11, à Paris.

tifie les extraits des procès-verbaux des délibérations, les copies et ampliations des actes et pièces déposés aux archives à produire en justice et ailleurs.

Assemblée générale des actionnaires.

36. L'assemblée générale, régulièrement constituée, représente l'universalité des actionnaires.

37. L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires ou porteurs de vingt actions leur appartenant, ou qui leur sont remises dans le but de se faire représenter à l'assemblée générale.

Elle est régulièrement constituée lorsque les actionnaires présents sont au nombre de soixante et représentent au moins le vingtième du fonds social.

38. Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne remplissent pas les conditions ci-dessus imposées pour constituer l'assemblée générale, il est procédé à une seconde convocation à vingt jours d'intervalle.

Cette seconde convocation est faite dans la forme prescrite par l'article 40, mais le délai entre la publication de l'avis et la réunion est réduit à quinze jours.

La carte d'admission délivrée pour la première assemblée est valable pour la seconde.

Les délibérations prises par l'assemblée générale dans la seconde réunion ne peuvent porter que sur des objets à l'ordre du jour de la première réunion.

Ces délibérations sont valables, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées.

39. L'assemblée générale se réunit de droit chaque année, au siège de la société, dans le courant du mois de mars.

Elle se réunit en outre, extraordinairement, toutes les fois que le conseil d'administration en reconnaît l'utilité.

40. Les convocations ordinaires et extraordinaires sont faites par un avis inséré, vingt jours au moins avant l'époque de la réunion, dans deux journaux d'annonces légales du département de la Seine.

41. Les actionnaires porteurs de vingt actions ou plus doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer au siège de la société, trois jours au moins avant celui de la réunion, les titres dont ils sont propriétaires ou qui leur auraient été remis par d'autres actionnaires, et il est remis à chacun d'eux une carte d'admission à l'assemblée.

Cette carte, qui est nominative et personnelle, indique le nombre des actions déposées.

Les certificats de dépôt mentionnés en l'article 15 donnent droit,

pour les dépôts de vingt actions ou plus, à la remise de cartes d'admission à l'assemblée générale.

Les actionnaires porteurs de certificats de dépôt ont la faculté de se faire représenter aux assemblées générales par des actionnaires munis de pouvoirs dont la forme est déterminée par le conseil d'administration.

Les fondés de pouvoirs doivent déposer leurs procurations et les certificats de dépôt qui leur ont été remis, trois jours au moins avant celui de la réunion de l'assemblée générale.

42. L'assemblée générale est présidée par le président ou par un des vice-présidents du conseil d'administration ; les deux plus forts actionnaires présents remplissent les fonctions de scrutateurs.

Le bureau désigne le secrétaire.

43. Les délibérations de l'assemblée générale sont prises à la majorité des voix des membres présents.

En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

44. Vingt actions donnent droit à une voix ; le même actionnaire ne peut réunir plus de cinq voix, soit comme actionnaire, soit comme mandataire.

45. Le nombre d'actions dont chaque actionnaire est porteur est constaté par sa carte d'admission.

46. L'assemblée générale,

Sur les propositions du conseil d'administration,

Entend les comptes et les approuve s'il y a lieu ;

Fixe les dividendes ;

Statue sur toutes propositions d'emprunt, d'acquisitions et aliénations d'immeubles autres que ceux désignés au paragraphe 6 de l'article 22 ;

Délibère sur les propositions de prolongements ou d'embranchements, de fusion ou de traités avec d'autres compagnies, d'augmentation du fonds social, de modifications et additions aux statuts ;

Nomme les administrateurs en remplacement de ceux dont les fonctions sont expirées ou qu'il y a lieu de remplacer dans les cas prévus par l'article 26 ;

Détermine le traitement et les avantages attribués au directeur ;

Prononce enfin, en se renfermant dans les limites des statuts, sur tous les intérêts de la société.

47. Les délibérations relatives aux emprunts, à la modification éventuelle des statuts, aux propositions de prolongements ou d'embranchements, de fusion ou de traités avec d'autres compagnies, d'augmentation du fonds social, ne peuvent être prises que dans une assemblée réunissant le cinquième au moins du fonds social et à la majorité des deux tiers des voix des membres présents, au nombre de soixante au moins.

Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne rempliraient pas les conditions imposées par le paragraphe qui précède, pour la validité des opérations de l'assemblée générale, il sera procédé à une deuxième convocation, conformément aux prescriptions de l'article 38.

Les délibérations de l'assemblée générale, réunie en vertu de cette deuxième convocation, seront valables, pourvu que les actionnaires présents soient au nombre de soixante, et représentent au moins le dixième du fonds social.

43. Les délibérations de l'assemblée générale prises conformément aux statuts obligent tous les actionnaires.

Elles sont constatées par des procès-verbaux signés par les membres du bureau. Une feuille de présence, destinée à constater le nombre des membres assistant à l'assemblée et celui des actions représentées par chacun d'eux, demeure annexée à la minute du procès-verbal, ainsi que les pouvoirs. Cette feuille est signée par chaque actionnaire en entrant en séance.

TITRE V.

COMPTES ANNUELS. — INTÉRÊTS. — DIVIDENDES. — AMORTISSEMENT.

49. Il est dressé, chaque année, un inventaire général de l'actif et du passif de la société.

Cet inventaire sera soumis à l'assemblée générale des actionnaires, dans sa réunion du mois de mars.

50. Les produits de l'entreprise serviront d'abord à acquitter les dépenses d'entretien et d'exploitation du chemin, les frais d'administration, l'intérêt et l'amortissement des emprunts qui auront pu être contractés, et généralement toutes les charges sociales.

51. Lorsque les travaux mis à la charge de la compagnie seront achevés, il sera opéré une retenue destinée à compléter ou à constituer un fonds de réserve pour les dépenses imprévues. La quotité de cette somme ne pourra être inférieure à trois pour cent du produit net.

Quand la réserve aura atteint cinq millions; le prélèvement de trois pour cent pourra être réduit ou suspendu.

Il reprendra son cours aussitôt que ce fonds de réserve sera descendu au-dessous de ce chiffre.

52. Sur l'excédant des produits, après le payement des charges détaillées en l'article 50, il est prélevé chaque année :

1° Une retenue destinée à constituer un fonds d'amortissement et calculée de telle sorte que la somme de cent cinquante millions, dont l'intérêt à quatre pour cent est garanti par l'État, soit complètement amortie pendant la durée de la concession, telle qu'elle est fixée par le

décret du 27 mars 1852 : l'amortissement doit s'opérer à raison de cinq cents francs par action ;

2° Trois pour cent de ladite somme de cent cinquante millions qui sont employés à servir, pour les actions amorties ou non amorties, un intérêt annuel de quinze francs. La portion d'intérêts afférente aux actions amorties devant être versée au fonds d'amortissement afin de compléter l'annuité nécessaire pour amortir la totalité de cette somme dans le délai ci-dessus fixé ;

5° Et, s'il y a lieu, trois pour cent du produit net, pour concourir à la constitution du fonds de réserve mentionné à l'article précédent.

Après ces prélèvements, le surplus des produits est réparti à titre de dividende entre toutes les actions indistinctement, et à raison de un trois cent millième pour chaque action.

Toutefois, lorsqu'il a été attribué à chaque action une somme totale de quarante francs, il est, sur le surplus des produits, fait distraction de quinze pour cent qui sont répartis par le conseil d'administration entre les employés de la compagnie, en proportion des traitements, ou en raison des services, d'après les bases arrêtées par l'assemblée générale.

Lorsque, par application des dispositions qui précèdent, il a été attribué à chaque action une somme totale de soixante et dix francs, le prélèvement à effectuer sur les produits nets excédants est réduit à dix pour cent.

Lorsque, par application des dispositions qui précèdent, il a été attribué à chaque action une somme totale de quatre-vingts francs, le prélèvement à effectuer sur les produits nets excédants est réduit à cinq pour cent.

53. S'il arrivait que, dans le cours d'une ou de plusieurs années, les produits nets de l'entreprise fussent insuffisants pour opérer les prélèvements mentionnés sous les numéros un et deux de l'article précédent, il y serait pourvu au moyen de la garantie accordée par l'État à la société, en exécution de la loi du 15 juillet 1840, et du décret du 27 mars 1852.

54. Si, enfin, les produits bruts d'une année venaient à être insuffisants pour couvrir les charges sociales énoncées en l'art. 50 ci-dessus, les sommes versées par l'État, en exécution de sa garantie, seront employées à couvrir le déficit, et l'excédant seul sera affecté, 1° à servir l'amortissement du capital social ; 2° à servir au centime le franc l'intérêt dû aux actions.

55. Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie de l'annuité de six millions garantie, les produits nets de l'entreprise excédant trois pour cent seront, les années suivantes, exclusivement employés au remboursement des sommes versées par l'État.

56. Lorsque l'État aura été ainsi remboursé des sommes qu'il aura

pu payer en exécution de la garantie ci-dessus exprimée, s'il était arrivé que, dans le cours d'une ou de plusieurs années, les actions n'eussent pas reçu l'intérêt de trois pour cent qui leur est dû, ou que le service de l'amortissement eût éprouvé quelque altération, les produits libres destinés à être répartis à titre de dividende seraient employés jusqu'à due concurrence, et avant toute répartition du dividende, à compléter, 1^o à l'amortissement, son annuité; 2^o à toutes les actions, l'intérêt de trois pour cent, pour les années où ces annuités et ces intérêts n'auraient été servis qu'incomplètement.

57. Après l'acquittement des sommes qui pourraient rester dues, soit à l'État pour remboursement des versements qu'il aurait faits comme garant, soit aux actionnaires pour complément de leur intérêt de trois pour cent, les produits nets de l'entreprise seront, chaque année, jusqu'à l'expiration de la concession, intégralement distribués entre les porteurs d'actions à raison d'un trois cent millième par action, sauf, le cas échéant, le prélèvement en faveur des employés, autorisé par le dernier paragraphe de l'art. 52.

58. Le paiement des intérêts et dividendes se fait au siège de la société.

Tous intérêts et dividendes qui n'ont pas été touchés à l'expiration de cinq années après l'époque de leur paiement, dûment annoncée dans deux journaux d'annonces légales du département de la Seine, sont acquis à la société, conformément à l'article 2277 du Code civil.

59. Le fonds d'amortissement se compose : 1^o du prélèvement annuel stipulé en l'article 52 qui précède; 2^o des intérêts afférents aux actions amorties; 3^o de l'intérêt des sommes non encore employées en rachat d'actions; ce fonds est employé, chaque année, au remboursement d'un nombre d'actions déterminé par le tableau annexé aux présents statuts.

60. La désignation des actions à amortir aura lieu au moyen d'un tirage au sort, qui se fera publiquement, chaque année, à Paris, aux époques fixées par le tableau d'amortissement annexé aux présents statuts et suivant la forme arrêtée par le conseil d'administration.

61. Les numéros des actions désignées par le sort pour être remboursées sont publiés dans deux journaux d'annonces légales.

TITRE VI.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES. — MODIFICATIONS. — LIQUIDATION.

62. Si l'expérience faisait reconnaître la convenance d'apporter quelques modifications ou additions aux présents statuts, l'assemblée générale est autorisée à y pourvoir dans la forme déterminée par les articles 46 et 47 qui précèdent.

Les délibérations qui seraient prises en conséquence ne seront exécutoires qu'après avoir été approuvées par le gouvernement.

Tous pouvoirs sont donnés d'avance au conseil d'administration délibérant à la majorité absolue des voix, à l'effet de consentir les changements que le gouvernement jugerait nécessaire d'apporter aux modifications votées par l'assemblée générale. Le directeur est autorisé à passer tous actes en conséquence.

63. Lors de la dissolution de la société, l'assemblée générale, sur la proposition du conseil d'administration, déterminera le mode de liquidation à suivre.

64. A l'expiration de la concession, les sommes existantes dans la caisse de la société et les valeurs provenant de la liquidation serviront, avant toute répartition aux actionnaires, à mettre le chemin en état d'être livré au gouvernement dans les conditions déterminées par le cahier des charges de la concession.

TITRE VII.

CONTESTATIONS.

65. Toutes les contestations qui pourront s'élever pendant la durée de la société ou lors de sa liquidation, soit entre les actionnaires et la société, soit entre les actionnaires eux-mêmes, et à raison des affaires sociales, seront jugées par les arbitres, conformément aux articles 51 et suivants du code de commerce.

66. Dans le cas de contestations, tout actionnaire doit faire élection de domicile à Paris, et toutes notifications et assignations sont valablement faites au domicile par lui élu, sans avoir égard à la distance de la demeure réelle.

A défaut d'élection de domicile, cette élection a lieu de plein droit, pour les notifications judiciaires, au parquet de M. le procureur de la République près le tribunal de première instance du département de la Seine.

Le domicile élu formellement ou implicitement, comme il vient d'être dit, entraînera attribution de juridiction aux tribunaux compétents du département de la Seine.

TITRE VIII.

MANDAT SPÉCIAL.

67. Indépendamment des attributions déterminées par l'article 22 ci-dessus, le conseil d'administration est chargé particulièrement de pourvoir à l'exécution du chemin de fer et de ses dépendances; à cet effet, il peut choisir le mode qui lui paraît le plus favorable, tant pour

l'acquisition des terrains que pour l'achat des matières, la conduite des travaux et la fourniture du matériel nécessaire à l'exploitation de l'entreprise. Il autorise les acquisitions et ventes de tous biens meubles et immeubles, la mise en adjudication de tout ou partie des travaux, et des traités à forfait pour tout ou partie de l'entreprise. Il est investi des mêmes pouvoirs pour l'exécution des prolongements ou embranchements qui pourront être ultérieurement concédés à la compagnie.

NOTICE HISTORIQUE.

La loi du 7 juillet 1838 acceptait l'offre faite par les fondateurs de la *Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans* d'exécuter, à leurs frais, risques et périls, un chemin de fer de Paris à Orléans, par Etampes, avec embranchements conduisant à Corbeil, Pithiviers et Arpajon ; mais de ces trois embranchements, le premier a été cédé par la compagnie en 1833, ainsi qu'on le verra ci-après, et elle a été dispensée de construire les deux autres par les lois du 1^{er} août 1839 et du 13 juillet 1840.

Par décret du 10 décembre 1831, la compagnie d'Orléans, conjointement avec les compagnies de l'Ouest, du Nord, de l'Est et de Paris à Lyon, a été déclarée concessionnaire du chemin de fer de ceinture, reliant, à l'intérieur du mur d'enceinte des fortifications de Paris, les gares desdites compagnies. Voy. la Notice historique sur la compagnie du chemin de fer du Nord, page 17.

En 1852, la compagnie d'Orléans a conclu trois traités qui ont eu pour résultat de la placer, à partir du 1^{er} janvier de ladite année, au lieu et place, activement et passivement, des trois compagnies ci-après désignées :

1^o La compagnie du chemin de fer du Centre, autorisée le 13 avril 1843, et qui exploitait le chemin de fer d'Orléans à Vierzon, avec prolongement, d'une part, sur Bourges et Nevers, et d'autre part, sur Châteauroux, concédé en vertu des lois du 26 juillet 1844 et du 4 décembre 1848.

2^o La compagnie du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux, dont les statuts et leurs modifications avaient été successivement approuvés les 16 mai 1843 et 23 juillet 1850, et qui exploitait le chemin de fer d'Orléans à Bordeaux par Blois, Tours, Châtellerault, Poitiers, Angoulême et Libourne, concédé en vertu des lois du 26 juillet 1844 et du 6 août 1850.

3^o La compagnie du chemin de fer de Tours à Nantes, autorisée le 17 décembre 1843, et qui exploitait le chemin de fer de Tours à Nantes, concédé en vertu des lois du 19 juillet 1843 et du 6 août 1850.

L'Etat avait accordé à ces trois compagnies, à titre de subvention, les terrains, les terrassements, les ouvrages d'art, stations, ateliers et maisons de garde des chemins qui leur étaient concédés, le tout représentant une dépense de 179,550,000 francs, à charge par elles de fournir les voies de fer et les clôtures et de se charger de l'exploitation.

La fusion de ces compagnies avec la compagnie d'Orléans a été approuvée par décret du 27 mars 1852.

Les 300,000 actions formant le fonds social des compagnies fusionnées ont été réparties comme suit :

A la compagnie du Centre	52,800 actions.
A celle d'Orléans à Bordeaux	69,554 "
A celle de Tours à Nantes	52,000 "
A l'ancienne compagnie d'Orléans	128,000 "
Le solde émis par voie de souscription en 1852.	17,866 "

Total. 300,000 actions.

Ainsi qu'il est dit ci-dessus à l'art. 3 des statuts, le décret du 27 mars 1852, qui a approuvé la fusion, a concédé à la compagnie d'Orléans les chemins de fer de Châteauroux à Limoges, du Bec-d'Allier à Clermont avec embranchement de Saint-Germain-des-Fossés sur Roanne et de Poitiers à la Rochelle et à Rochefort. Ce dernier chemin a été construit par la compagnie et elle a reçu de ce chef des subventions montant à 4 millions de francs, fournis par les départements et les villes traversées par le chemin. Quant aux deux autres, l'Etat a livré les terrains, les terrassements, les ouvrages d'art, stations, ateliers et maisons de garde, le tout représentant une dépense pour la ligne de Châteauroux à Limoges, de 56,100,000 fr., et, pour celle du Bec-d'Allier à Clermont, non compris l'embranchement sur Roanne, de 54,700,000 francs. La compagnie a versé au trésor public une somme de 16 millions de francs pour concourir à ces dépenses et elle a posé la voie.

Telles étaient les concessions acquises à la compagnie lorsque les statuts ci-dessus reproduits ont été approuvés.

Depuis lors, des changements considérables sont survenus dans son avoir par suite de traités conclus avec d'autres compagnies ou de concessions octroyées directement par l'Etat.

Dès le 17 août 1853, un décret concédait à la compagnie le chemin de fer de Tours au Mans et celui de Nantes à Saint-Nazaire.

Le 31 janvier 1855, une société en participation fut créée entre les compagnies d'Orléans, de Paris à Lyon et du Grand-Central pour la construction et l'exploitation à profits communs d'un chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais.

La compagnie d'Orléans apporta à la société nouvelle :

1^o La section de chemin de fer de Juvisy à Corbeil, moyennant la remise des obligations nécessaires pour représenter un revenu net de 12,000 fr. par kilomètre, sous déduction d'une somme de 1,200 fr. par kilomètre pour la valeur du matériel que la compagnie d'Orléans était dispensée de fournir.

La prise de possession de cette section s'effectuera lors de l'ouverture de la ligne de Corbeil à Nevers, ou, s'il y a lieu, d'une partie de cette ligne se raccordant à Corbeil. Jusqu'à cette époque, elle sera administrée par la compagnie d'Orléans.

2^o La section de chemin de fer comprise entre Nevers et Roanne, moyennant la remise des obligations nécessaires pour représenter un revenu net de 15,000 fr. par kilomètre, sous déduction d'une somme de 1,500 fr. par kilomètre pour la valeur du matériel que la compagnie d'Orléans était dispensée de fournir.

En même temps, elle céda à la compagnie du Grand-Central la concession de la ligne de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont, moyennant la remise du nombre d'obligations nécessaires pour représenter un revenu net de 12,000 fr. par kilomètre, sous déduction d'une somme de 1,200 francs par kilomètre, pour la valeur du matériel que la compagnie d'Orléans était dispensée de fournir.

La formation de la société en participation fut autorisée par décret du 7 avril 1855 qui lui concéda en même temps les diverses lignes de chemins de fer formant, avec les apports des compagnies fondatrices, le chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais.

Cession a été faite par la compagnie d'Orléans de sa part dans cette société ; mais avant de parler de cette cession, notons, pour suivre l'ordre chronologique, un décret du 20 juin 1855 qui a concédé à la compagnie un chemin de fer de Nantes à Châteaulin, avec embranchement sur Napoléonville. La compagnie s'est engagée à exécuter ce chemin, moyennant une subvention, fournie par l'Etat, de 25 millions de francs, payables en 12 années, au moyen de 24 paiements semestriels égaux, dont le premier a eu lieu le 1^{er} janvier 1857. Le même décret, évaluant à forfait la dépense des travaux à charge de l'Etat pour l'établissement de l'embranchement de Saint-Germain-des-Fossés à Roanne, alloue à la compagnie une somme de 19 millions de francs, moyennant quoi elle s'est engagée à mettre en état d'exploitation ledit embranchement. Cette somme, déduction faite du montant des travaux déjà exécutés par l'Etat, est divisée en douze termes égaux, dont les titres sont délivrés à la compagnie au fur et à mesure de l'avancement des travaux exécutés par elle.

Le 19 juin 1857, un décret a rendu définitive une convention entre le ministre des travaux publics et la compagnie, qui approuve trois traités conclus par celle-ci et qui ont eu pour résultat :

1^o La cession de sa part dans le chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais ;

2^o L'acquisition d'une partie du chemin de fer Grand-Central ;

3^o L'acquisition du chemin de fer de Paris à Orsay.

C'est le 11 avril 1857 qu'intervint le traité par lequel la compagnie d'Orléans céda à celles de Lyon et de la Méditerranée, fusionnées depuis en une seule compagnie, la part qui lui appartenait dans le chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais, à partir du 51 décembre 1856.

Le prix de la cession a été réglé comme suit :

1^o Du 1^{er} janvier 1857 jusqu'à l'ouverture de la ligne entière de Paris à Lyon par Roanne et Saint - Etienne, paiement à la compagnie d'Orléans d'une indemnité provisoire de 1,100,000 fr. par an ;

2^o A partir de l'ouverture de ladite ligne, paiement de l'indemnité provisoire de 2 millions de francs par an ;

3^o A l'expiration des trois exercices complets du 1^{er} janvier au 31 décembre, comptés de l'ouverture de ladite ligne, paiement, à titre d'indemnité définitive, d'une annuité qui sera fixée par trois arbitres, dans les conditions déterminées par la convention, et dont le service sera assuré par la délivrance entre les mains de la compagnie d'Orléans d'un nombre suffisant d'obligations de la compagnie de Lyon à la Méditerranée, portant 15 fr. d'intérêt annuel et remboursable par 500 fr., suivant un tableau

d'amortissement réparti sur la durée de la concession de cette dernière compagnie.

Les compagnies de Lyon et de la Méditerranée ont pris à leur charge, à partir du 1^{er} janvier 1857, au lieu et place de la société du Bourbonnais, l'exécution des obligations relatives à la cession des diverses sections ayant fait originairement partie du réseau de la compagnie d'Orléans et abandonnées par elle, le 31 janvier 1855, à la société du Bourbonnais.

Le même jour, 11 avril 1857, la compagnie d'Orléans a acquis, conjointement avec les compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, les concessions et tout l'actif social de la compagnie du chemin de fer Grand-Central dont les statuts et leurs modifications avaient été successivement approuvés les 50 juillet 1855, 15 mai 1854 et 26 janvier 1856.

La part de la compagnie d'Orléans dans la cession du réseau général du Grand-Central a été de 66 p. c. Elle se compose :

1^o Des lignes ci-après :

De Limoges à Agen,

De Coutras à Périgueux,

De Périgueux au Lot,

D'Arvant par Aurillac à la ligne de Périgueux au Lot,

De Montluçon à Moulins.

Cette dernière ligne avait été acquise par le Grand-Central, le 28 juin 1855, de la société anonyme qui en avait obtenu la concession par décret du 17 octobre 1854 et dont les statuts avaient été approuvés le 23 juin 1855; les autres avaient été concédées au Grand-Central par les décrets du 21 avril 1855 et du 7 avril 1855 et la loi du 2 mai suivant.

2^o Des forges, mines et ateliers d'Aubin, acquis par le Grand-Central en 1855.

5^o Des droits éventuels et des engagements relatifs aux concessions des embranchements sur Cahors, Villeneuve d'Agen, Bergerac et Tulle. (Voy. art. 8 et 9 de la convention annexée au décret du 7 avril 1855, précité.)

D'autre part, il lui a été attribué une somme de 72 millions de francs sur la subvention de 78 millions qui avait été allouée à la compagnie du Grand-Central par la loi du 2 mai 1855.

La compagnie d'Orléans a pris à sa charge :

1^o 44,200 obligations représentant un capital de 12,595,680 fr. et formant le prix des forges, mines et ateliers d'Aubin;

2^o 66 p. c. des 255,000 obligations 3 p. c. émises par la compagnie du Grand-Central.

Pour prix de sa part de la cession, elle s'est engagée à remettre aux actionnaires de la compagnie du Grand-Central 544,960 obligations de 500 francs, portant un intérêt annuel de 15 fr., jouissance du 1^{er} janvier 1857, et amortissables pendant la durée de sa concession.

Dans l'exécution, ces stipulations ont été modifiées, en ce sens que la compagnie d'Orléans a remis aux actionnaires du Grand-Central 298,666 obligations seulement, et que le surplus a été fourni par les compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée. Par compensation, la compagnie d'Orléans a pris à sa charge, au lieu et place de ces deux compagnies, des obligations émises par le Grand-Central, pour une valeur correspondant à ce surplus.

Enfin elle a tenu compte aux compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée d'une somme de 8,117,786 fr. 92 c., à raison de ce que les dépenses effectuées sur les chemins de fer compris dans les deux groupes

n'étaient pas dans la proportion de 66 p. c., pour la part d'Orléans, et de 34 p. c. pour la part de Lyon et de la Méditerranée.

Le traité par lequel la compagnie d'Orléans a acquis tout l'avoir de la compagnie du chemin de fer de Paris à Orsay remonte au 18 juin 1855. Cette compagnie avait été autorisée originairement, sous la dénomination de compagnie du chemin de fer de Paris à Sceaux, par décret du 25 février 1845, pour l'établissement et l'exploitation du chemin de fer de Paris à Sceaux, dont la concession lui avait été accordée par ordonnance du 6 septembre 1844, en vertu de la loi du 5 août précédent. Le 30 avril 1855, un décret, approuvé par la loi du 10 juin suivant, lui avait accordé la concession du chemin de fer de Bourg-la-Reine à Orsay, avec subvention de 800,000 fr. et de travaux exécutés par l'Etat entre Bourg-la-Reine et Palaiseau, pour une somme de 2,114,096 francs. Enfin le 12 octobre 1855, un décret avait approuvé les modifications apportées aux statuts de la compagnie par suite de la concession nouvelle.

L'acquisition du chemin de Paris à Orsay par la compagnie d'Orléans a été faite moyennant 5,000 obligations portant intérêt de 15 fr. par an et remboursables à 500 fr. en 96 ans, jouissance du 1^{er} janvier 1855; en outre à charge de payer les dettes de la compagnie d'Orsay, consistant notamment en obligations d'une valeur de 5,995,000 fr.

L'entrée en jouissance a eu lieu le 1^{er} juin 1855. Toutefois, le chemin a été administré jusqu'au 1^{er} octobre 1857 par l'ancienne compagnie d'Orsay, pour le compte de la compagnie d'Orléans.

La convention qui a approuvé les trois traités mentionnés ci-dessus et qui a été rendue définitive par les décret et loi du 19 juin 1857 renferme un grand nombre de clauses importantes qu'il est essentiel de rappeler.

Aux termes de cette convention, la subvention attribuée au réseau du Grand-Central, aussi bien que toutes les sommes dues par l'Etat à la compagnie d'Orléans, soit à titre de subvention, soit à titre de marchés à forfait, sont, à mesure des échéances, converties en obligations négociables de l'Etat de 500 fr. chacune, portant intérêt à 5 p. c. et remboursables en 50 ans par voie de tirage au sort.

Les obligations que la compagnie pourrait avoir à émettre pour l'exécution des travaux mis à sa charge par ladite convention ne peuvent être émises qu'en vertu d'une autorisation du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, qui détermine l'époque, le mode et les formes de ces émissions, ainsi que les époques et les quotités de versement jusqu'à complète réalisation.

Cette même convention concède à la compagnie les chemins de fer ci-après :

- 1^o De Paris à Tours par ou près Châteaudun et Vendôme ;
- 2^o De Nantes à Napoléon-Vendée ;
- 3^o De Bourges à Montluçon ;
- 4^o De Toulouse à un point du chemin de fer de Montauban à la rive droite du Lot, ladite ligne desservant, soit directement, soit par un embranchement, la ville d'Albi.

En outre, le ministre s'engage à concéder à la compagnie, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue, les chemins de fer :

- 1^o De Tours à Vierzon ;
- 2^o D'Orléans vers un point du chemin de fer du Bourbonnais à déminer de Montargis à Briare ;

3^o De Montluçon à Limoges, passant par ou près Guéret, et se raccordant avec la ligne de Châteauroux à Limoges ;

4^o De Poitiers à Limoges ;

5^o D'Angers à Niort ;

6^o De Limoges à Brives.

La compagnie prend l'engagement de verser au trésor une somme de 8 millions de francs, applicable à l'exécution des chemins de fer des Pyrénées et autres travaux d'utilité publique, et payable en huit années, à partir du 15 janvier 1858, par portions égales.

Il est stipulé que les forges, mines et ateliers d'Anbin ne sont pas considérés comme une dépendance des chemins de fer d'Orléans et que la compagnie en disposera par vente ou par location, soit partielle, soit totale, ou de toute autre manière.

La durée de la concession est fixée, pour l'ensemble du réseau, à 99 ans, à dater du 1^{er} janvier 1858 pour finir le 31 décembre 1956.

Un nouveau cahier des charges, applicable à tout le réseau, est annexé à ladite convention.

Son art. 37 porte :

« A toute époque, après l'expiration des quinze premières années de la concession, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

« Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années et l'on établira le produit net moyen de cinq autres années.

« Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

« Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison. »

Nous n'avons pas reproduit toutes les clauses de la convention approuvée par le décret du 19 juin 1857. Celles qui ne sont pas mentionnées ici ont été abrogées ou modifiées par la convention des 10 juillet 1858 et 11 juin 1859 entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics d'une part et la compagnie d'Orléans d'autre part, ladite convention approuvée par les loi et décret du 11 juin 1859.

Avant de rappeler les dispositions de cette convention, il importe de noter la concession faite par décret du 1^{er} août 1857, pour moitié à la compagnie d'Orléans, d'un raccordement, à Bordeaux, de la ligne de Paris à Bordeaux avec le chemin de fer du Midi. L'autre moitié est concédée à la compagnie du Midi.

Au point de vue de l'application des clauses stipulées dans la convention des 10 juillet 1858 et 11 juin 1859, la concession de la compagnie est considérée comme partagée en deux réseaux distincts. Les lignes qu'ils comprennent sont désignées dans le tableau suivant qui indique, pour chacune d'elles, la longueur en kilomètres, ainsi que le nombre des kilomètres en exploitation, en construction et à l'étude au 31 décembre 1859 :

1^o L'ancien réseau, comprenant les lignes énoncées ci-après :

De Paris à Orléans.	
D'Orléans à Tours et Bordeaux avec embranchement sur la Rochelle et Rochefort et raccordement avec le chemin de fer du Midi à Bordeaux (1).	
De Tours à Nantes et Saint-Nazaire.	
D'Orléans à Vierzon.	
De Vierzon au Bec-d'Allier.	
De Vierzon à Limoges, par Châteauroux.	
De Tours au Mans.	
De Nantes à Châteaulin, avec embranchement sur Napoléonville (2).	
Le chemin de ceinture de Paris, pour la part affectée à la compagnie d'Orléans (3).	

Totaux.

Kilomètres			
concedées.	exploitées.	en constr.	à l'étude.
121	121		
623	619	4	
259	259		
81	81		
91	91		
197	197		
94	94		
295		150	145
1,761	1,462	154	145

2^o Le nouveau réseau, comprenant les lignes énoncées ci-après :

Lignes rétrocedées ou concédées à titre définitif :

De Montluçon à Moulins (4).	88	88		
De Limoges à Agen.	240			
De Contrats à Périgueux.	75	75	108	132
De Montauban à la rivière du Lot, avec embranchement sur Marcellac et Rodez.				
D'Arvant, près Lempdes, à la rivière du Lot.	203	171	32	
De Périgueux à la ligne de Clermont-Ferrand à Montauban, près la Capelle (5).	188		23	165
De Paris à Sceaux et à Orsay.	134		134	
De Paris à Tours, par Châteaudun et Vendôme.	25	25		
De Nantes à Napoléon-Vendée.	205			205
De Bourges à Montluçon.	67			67
De Toulouse à la ligne de Montauban au Lot.	102			102
	128			128

Totaux.

1,455	359	297	799
-------	-----	-----	-----

Lignes rétrocedées ou concédées à titre éventuel :

De Tours à Vierzon.	105			105
D'Orléans au chemin de fer du Bourbonnais.	64			64
De Montluçon à Limoges.	100			100
De Poitiers à Limoges.	106			106
D'Angers à Niort.	140			140
De Limoges à Brives.	65			65
Embranchements sur Cahors, Villeneuve-d'Agen, Bergerac et Tulle.	120			120

Totaux.

700			700
-----	--	--	-----

RÉCAPITULATION :

Ancien réseau.	1,761	1,462	154	145
Nouveau réseau { concessions définitives.	1,455	359	297	799
concessions éventuelles.	700			700
Totaux généraux.	3,916	1,821	451	1,644

2,095

(1) Le raccordement avec le chemin de fer du Midi à Bordeaux, en construction, n'est porté ici que pour moitié de sa longueur, soit 4 kilomètres.

(2) Déduction faite de la section de Nantes à Savenay, 39 kilomètres, dont la longueur est comprise dans le chemin de Tours à Nantes et Saint-Nazaire.

(3) Le chemin de fer de ceinture a une longueur de 17 kilomètres.

(4) Y compris 5 kilomètres pour l'embranchement de la Presle à Bezenet.

(5) Déduction faite de la section de Périgueux à Niversac, longue de 10 kil., et qui est comprise dans le chemin de Limoges à Agen.

Aux termes de la convention des 10 juillet 1838 et 11 juin 1859, l'Etat garantit à la compagnie pendant 50 ans, à partir du 1^{er} janvier 1865, l'intérêt à 4 p. c. et l'amortissement calculé au même taux, pour un terme de 50 ans, soit ensemble 4 francs 65 c. p. c., du capital affecté au rachat ou à la construction des lignes composant le nouveau réseau.

Le capital garanti ne pourra excéder, pour l'ensemble des lignes concédées à titre définitif, la somme totale de 601 millions de francs.

Le capital garanti pour les lignes rétrocedées ou concédées à titre éventuel ne pourra excéder respectivement les sommes ci-après :

Ligne de Tours à Vierzon	fr. 30,500,000
D'Orléans au chemin du Bourbonnais.	19,500,000
De Montluçon à Limoges.	58,000,000
De Poitiers à Limoges	39,000,000
D'Angers à Niort	43,000,000
De Limoges à Brives	50,000,000

Embranchements :

Sur Cahors.	5,500,000
Sur Villeneuve-d'Agen	1,200,000
Sur Tulle	3,800,000
Sur Bergerac	3,500,000

Celles des lignes du nouveau réseau qui ne seront pas terminées avant le 1^{er} janvier 1865 ne participeront à la garantie d'intérêt qu'à partir du 1^{er} janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Jusqu'à l'époque où commencera, pour les lignes du nouveau réseau, l'application de la garantie, les intérêts et l'amortissement des titres émis pour leur rachat ou leur construction seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront successivement mises en exploitation. En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissement seront portés au compte de premier établissement.

La garantie d'intérêt s'appliquera ainsi qu'il suit :

Il sera établi deux comptes distincts des produits nets, y compris les produits accessoires de toute nature,

- 1^o De l'ancien réseau;
- 2^o Du nouveau réseau.

A partir du 1^{er} janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes comprises soit dans l'ancien, soit dans le nouveau réseau, à titre, soit définitif, soit éventuel, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau qui excédera un revenu moyen de 27,400 fr. par kilomètre sera appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'Etat.

Dans les années comprises entre le 1^{er} janvier 1865 et l'époque de l'achèvement complet de l'ensemble des lignes concédées, le chiffre de 27,400 francs sera réduit de 200 fr. par chaque longueur de 100 kilomètres du nouveau réseau non livré à l'exploitation, sans toutefois que la réduction puisse excéder 2,400 fr.

Les lignes de l'ancien réseau qui ne seraient pas terminées avant le 1^{er} janvier 1865 ne figureront dans le compte des produits nets de ce réseau qu'à partir du 1^{er} janvier qui suivra leur mise en exploitation.

En conséquence des dispositions qui précèdent, la garantie de l'Etat ne

s'appliquera que dans le cas où les produits nets du nouveau réseau, accrus de l'excédant des produits de l'ancien réseau, ne couvriraient pas l'intérêt et l'amortissement à 4 p. c. du capital garanti par l'Etat.

Lorsque l'Etat aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité garantie, il en sera remboursé avec les intérêts à 4 p. c. par an sur les produits nets des lignes auxquelles est accordée la garantie de l'Etat, dès que ces produits nets, accrus de l'excédant des produits de l'ancien réseau, conformément à ce qui a été dit ci-dessus, dépasseront l'intérêt et l'amortissement garantis, et dans quelque année que cet excédant se produise.

Lorsque l'ensemble des produits nets, tant de l'ancien que du nouveau réseau, excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois un revenu net moyen de 32,000 fr. par kilomètre sur l'ancien réseau et un intérêt de 6 p. c. du capital effectivement dépensé pour le rachat ou la construction des lignes comprises dans le nouveau réseau, l'excédant sera partagé par moitié entre l'Etat et la compagnie.

Ce partage s'exercera à partir du 1^{er} janvier 1872.

Les lignes qui ne seraient pas achevées avant ladite époque seront comprises dans le compte général du partage, à partir du 1^{er} janvier qui suivra leur mise en exploitation.

SITUATION FINANCIÈRE.

Aux termes de l'art. 59 des statuts de la compagnie d'Orléans, un fonds d'amortissement est employé annuellement au remboursement d'un nombre déterminé d'actions. Le tableau de cet amortissement est reproduit chaque année à la suite du rapport du conseil d'administration, ainsi que les numéros des actions désignées par le sort pour être remboursées et qui n'ont pas encore été présentées à la caisse centrale de la compagnie. Au 1^{er} janvier 1860, le nombre des tirages d'actions effectués est de 8, qui comprennent ensemble 4,532 numéros d'actions.

Ainsi qu'on le verra dans le tableau qui suit, la compagnie d'Orléans a contracté trois emprunts.

Le premier, contracté en 1842, comprend 8,888 obligations émises à 1,125 francs, remboursables à 1,250 francs en 47 années, de 1845 à 1891, et jouissant d'un intérêt annuel de 50 francs, payables par moitié les 1^{er} janvier et 1^{er} juillet de chaque année. Cet emprunt a produit un capital de 9,999,000 francs.

Le second emprunt a été contracté en 1848. Il comprend 13,333 obligations, émises à 750 francs, remboursables à 1,250 francs en 90 années, de 1849 à 1938, et jouissant d'un intérêt annuel de 50 francs, payables par moitié, les 1^{er} janvier et 1^{er} juillet de chaque année. Cet emprunt a produit un capital de 9,999,750 francs.

Le troisième emprunt est divisé en plusieurs séries, dont la première a été émise en 1852. La sixième série est en cours d'émission. Cet emprunt se compose d'obligations émises à des taux divers, remboursables à 500 fr., pendant la durée de la concession, et jouissant d'un intérêt annuel de 15 fr. payables par moitié les 1^{er} janvier et 1^{er} juillet de chaque année.

Au 29 février 1860, le produit de cet emprunt s'élevait à la somme de 381,336,072 francs 50 c., correspondant à 1,324,000 obligations émises. Il restait alors un solde disponible de 146,000 obligations sur les crédits ouverts au conseil d'administration par l'assemblée générale des actionnaires. Le même jour, l'assemblée a donné tous pouvoirs au conseil d'administration à l'effet de procurer à la compagnie, par voie d'emprunt et au fur et à mesure de ses besoins, la somme de 200 millions de francs. A la fin du mois de juin suivant, une souscription publique a été ouverte, dans les bureaux de la Banque de France, pour le placement de 200,000 obligations d'Orléans, 3 p. c., au cours de 295 fr. 75 c., jouissance du 1^{er} juillet 1860, et payables par 95 fr. 75 c. le 31 juillet 1860, 100 fr. le 15 octobre 1860 et 100 fr. le 15 janvier 1861. Le prix réel de l'émission de ces obligations, bonification d'intérêts déduite, est donc de 290 fr.

Les tirages au sort pour le remboursement de ces trois emprunts ont lieu en décembre et le remboursement des obligations sorties s'effectue le 1^{er} janvier suivant.

Ainsi que nous l'avons dit, dans la *Notice historique*, la compagnie des chemins de fer d'Orléans a pris à sa charge les obligations émises par la compagnie du chemin de fer de Paris à Orsay et une partie de celles émises par la compagnie du Grand-Central.

Deux emprunts avaient été contractés par la compagnie du chemin de fer de Paris à Orsay.

Le premier de ces emprunts se compose de 6,000 obligations remboursables à 500 francs chacune dans une période de 50 années, de 1856 à 1905, et jouissant d'un intérêt annuel de 20 fr., payables par moitié les 1^{er} mai et 1^{er} novembre de chaque année.

Le second se compose de 1,200 obligations, émises à 1,000 fr., remboursables à 1,250 fr. en 50 années, de 1854 à 1905, et jouissant d'un intérêt annuel de 50 fr., payables par moitié les 1^{er} janvier et 1^{er} juillet de chaque année.

Quant aux obligations émises par la compagnie du chemin de fer Grand-Central et que la compagnie d'Orléans a prises à sa charge en 1857, elles sont remboursables à 500 francs en 99 années, de 1860 à 1959, et jouissent d'un intérêt annuel de 15 francs, payables par moitié les 1^{er} janvier et 1^{er} juillet de chaque année.

Nous donnons ci-après, en un tableau, le *résumé de la balance des écritures* de la compagnie du chemin de fer d'Orléans, au 29 février 1860, extrait des annexes au rapport présenté par le conseil d'administration à l'assemblée générale annuelle des actionnaires du 30 mars 1860.

COMPTES DÉBITEURS.

COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.		Fr.	c.
§ 1 ^{er} . — ANCIEN RÉSEAU.			
Compte général de la fusion des quatre compagnies.	121,994,277	90	
Service des intérêts sur obligations du 5 ^e emprunt. .	9,688,777	95	
Subvention à l'Etat.	16,000,000	00	
Administration de la compagnie.	4,022,765	66	
Personnel des ingénieurs, frais d'études et de tracés.	5,650,559	52	
Propriétés privées.	11,068,061	59	
Maison d'administration et ateliers à Ivry.	2,081,522	61	
Matériel d'exploitation et mobilier	56,068,752	55	
Chemin de fer de ceinture.	1,356,000	00	
1 ^{re} section. — De Paris à Orléans et Corbeil.	10,620,783	84	
2 ^e section. — D'Orléans au Guélin et à Châteauroux.	1,515,593	15	
4 ^e section. — De Châteauroux à Limoges	5,921,695	66	
5 ^e section. — D'Orléans à Bordeaux.	50,529,795	68	
6 ^e section. — De Poitiers à la Rochelle et Rochefort.	26,454,127	15	
7 ^e section. — De Tours à Nantes	6,707,595	07	
8 ^e section. — De Nantes à Saint-Nazaire.	18,616,468	45	
9 ^e section. — De Tours au Mans	16,522,940	46	
11 ^e section. — De Nantes à Châteaulin.	1,784,542	10	
BALANCE ou excédant des recettes sur les dépenses de 1 ^{er} établissement.	1,819,955	10	
§ II. NOUVEAU RÉSEAU.		346,425,750	00
Ancien Grand-Central : Prix du rachat. 147,664,595	06	225,584,270	15
— Travaux	75,919,875	09	
Chemin d'Orsay. — Prix du rachat.	5,574,250	00	
— Travaux	1,529,322	05	
Subvention à l'Etat pour le réseau pyrénéen	5,000,000	00	
Service des intérêts et amortissements	29,757,804	14	
ENSEMBLE.	265,245,846	52	
A DÉDUIRE : les subventions reçues de l'Etat	16,222,222	18	
RESTE.	247,023,624	14	
BALANCE ou excédant des recettes sur les dépenses. .	20,879,797	56	
§ III. — MINES ET USINES D'AUBIN.		267,903,421	70
Prix d'acquisition	12,595,680	00	
Fonds de roulement.	6,669,650	51	
Travaux	600,000	00	
COMPTES DIVERS.		19,665,510	51
Approvisionnements, cautionnem., etc.	8,540,427	70	
BALANCE DES COMPTES DIVERS.	27,905,822	42	
		56,244,250	12
CAISSE ET PORTEFEUILLE.		48,088,016	15
		48,088,016	15

COMPTES CRÉANCIERS.

COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.		Fr.	c.
§ 1 ^{er} . — ANCIEN RÉSEAU.			
Fonds social		150,000,000	»
Capital du 1 ^{er} emprunt de 10,000,000.		9,999,000	»
Id. 2 ^e — de 10,000,000.		9,999,750	»
Id. 3 ^e — 1 ^{re} série . . . 51,000,000 »			
2 ^e série . . . 35,750,000 »			
3 ^e série . . . 45,500,000 »		176,425,000	»
4 ^e série . . . 46,175,000 »			
		<u>546,425,750</u>	»
§ II. — NOUVEAU RÉSEAU.			
Obligations du Grand-Central.		58,979,549	20
Obligations d'Orsay. — 1 ^{re} série . . . 2,795,000 »		3,995,000	»
Id. 2 ^e série . . . 1,200,000 »			
Capital du 5 ^e emprunt (5 ^e série de 580,000 obligations)	158,177,833	56	
Reçu à compte du capital du 5 ^e emprunt (6 ^e série 164,000 obligations, à valoir sur 310,000).	46,755,238	94	
		<u>267,903,421</u>	<u>70</u>
§ III. — MINES ET USINES D'AUBIN.			
Obligations du Grand-Central affectées au rachat. .		17,147,771	36
BALANCE ou excédant des dépenses sur les recettes.		2,515,558	95
		<u>19,665,510</u>	<u>51</u>
RÉSUMÉ.			
Balance de l'anc. réseau. 1,819,953 10)	22,699,732	66	
— du nouv. réseau. 20,879,797 56)			
A déduire :			
Balance ou solde débiteur de l'usine d'Aubin	2,515,558	95	
RESTE.	<u>20,184,193</u>	<u>71</u>	20,184,195 71
COMPTES DIVERS.			
Cautionnements divers.	2,826,215	55	
Liquidation des actions et obligations vendues faute de versement	109,214	57	
Dividendes restant à payer.	1,568,741	14	
Amortissement du fonds social et des emprunts. Solde restant dû.	794,250	»	
Produit net de l'exploitation de 1859, déduction faite de 9,254,925 fr. pour amortissement, intérêts et à-compte sur le dividende.	25,647,598	76	
Exploitation de 1860, excédant des recettes sur les dépenses.	5,169,812,73		
Débiteurs et créanciers divers	<u>2,128,617</u>	<u>53</u>	
	<u>56,244,250</u>	<u>12</u>	
Solde des comptes divers, ou excédant des comptes créanciers sur les comptes débiteurs.		27,903,822	42
		<u>48,088,016</u>	<u>15</u>

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MIDI

ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

STATUTS.

(Acte du 5 novembre 1852, approuvé le 6 novembre 1852; modifié par acte du 7 août 1856, approuvé le 11 août 1856) (1).

TITRE PREMIER.

OBJET ET DÉNOMINATION DE LA SOCIÉTÉ. — DOMICILE. — DURÉE.

ART. 1^{er}. Il est formé, entre les souscripteurs propriétaires de toutes les actions créées ci-après, une société anonyme ayant pour objet, 1^o l'exécution et l'exploitation du chemin de fer de Bordeaux à Cette, et l'exploitation du canal latéral à la Garonne, conformément aux dispositions du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852 et du décret approuvatif de la concession, en date du 24 août 1852; 2^o l'exécution et l'exploitation des chemins de fer de Bordeaux à Bayonne avec embranchements sur Mont-de-Marsan et Dax, et de Narbonne à Perpignan, conformément à la convention du 24 août 1852 et au cahier des charges y annexé, approuvés par décret du président de la république; 3^o et l'exploitation du chemin de fer de Bordeaux à la Teste aux conditions stipulées dans la convention du 27 septembre 1852 (2).

Cette société prend la dénomination de *Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne*.

2. Le siège de la société et son domicile sont établis à Paris (3).

3. La société commencera à partir de la date du décret qui l'aura autorisée, et finira avec la concession, c'est-à-dire le 24 août 1957 (4).

(1) L'acte du 7 août 1856 a modifié celui du 5 novembre 1852, en adoptant, pour les articles 4, 5 et 14, la rédaction ci-dessus transcrite.

(2) Voy. la *Notice historique*, à la suite des statuts de la compagnie.

(3) Actuellement place Vendôme, 15.

(4) Voy. la *Notice historique*, à la suite des statuts de la compagnie.

TITRE II.

FONDS SOCIAL. — ACTIONS. — VERSEMENTS.

4. Le fonds social se compose :

1^o Des souscriptions, apports et valeurs de toute nature qui composaient, aux termes des articles 4 et 5 des statuts approuvés le 6 novembre 1852, le fonds social de la compagnie, divisé originairement en cent trente-quatre mille actions de cinq cents francs;

2^o De la somme à provenir de l'émission de cent seize mille actions nouvelles, lesquelles seront émises conformément aux dispositions de l'article 5.

Le fonds social, composé comme il vient d'être dit, est divisé en deux cent cinquante mille actions, savoir :

Cent trente-quatre mille actions déjà émises et entièrement libérées, appartenant aux souscripteurs primitifs de la société du chemin de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, ou à leurs ayants droit ;

Quatre-vingt-neuf mille trois cent trente-quatre actions qui seront émises conformément au paragraphe 3 du présent article, et à l'article 5 ci-après, et qui seront libérées conformément à l'article 14 ci-après ;

Vingt-six mille six cent soixante-six actions qui resteront en réserve et demeureront provisoirement attachées à la souche pour être ultérieurement vendues à la Bourse de Paris par le ministère d'un agent de change pour le compte de la société, au fur et à mesure des besoins de la société, dans le délai, aux époques et aux conditions fixées par le conseil d'administration (1).

5. Les quatre-vingt-neuf mille trois cent trente-quatre actions mentionnées au paragraphe 6 de l'article 4 seront mises à la disposition des actionnaires porteurs de cent trente-quatre mille actions déjà créées, qui auront, par préférence, droit de les souscrire dans la proportion de deux actions nouvelles pour trois anciennes. Les porteurs d'actions anciennes qui ne seraient pas réunies par groupe de trois peuvent se concerter pour exercer leurs droits, et toutes facilités leur seront données à cet égard par le conseil d'administration.

(1) Voy. la *Situation financière*, à la suite des statuts de la compagnie.

Le conseil d'administration réglera le mode, le montant de la plus-value, et les conditions auxquelles les actions nouvelles seront attribuées aux anciens actionnaires.

Ces conditions seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'agriculture et des travaux publics.

Celles des actions ainsi mises à la disposition des porteurs des anciennes et qui n'auront pas été souscrites par eux, seront vendues à la Bourse de Paris, par les soins du conseil d'administration pour le compte de la société.

6. Chaque action donne droit à une part proportionnelle dans la propriété de l'actif social et dans les bénéfices de l'entreprise.

7. Après l'approbation des présents statuts et le versement de cent francs par action, il sera remis aux ayants droit des titres provisoires nominatifs.

8. Les souscripteurs originaires et les cessionnaires successifs sont solidairement garants, jusqu'à concurrence du versement des cinq premiers dixièmes, du montant de chaque action.

Après le versement des cinq premiers dixièmes, les titres provisoires seront échangés contre des titres définitifs au porteur.

9. Les titres provisoires et les titres définitifs sont extraits d'un registre à souche, frappés du timbre sec de la compagnie et revêtus de la signature de deux administrateurs, ou d'un administrateur et d'un employé de la compagnie délégué à cet effet par le conseil d'administration.

Chaque paiement fait sur le montant de l'action sera constaté sur les titres.

10. Les titres provisoires seront nominatifs; leur cession s'opère par un transfert fait au siège de la société, signé par le cédant, le cessionnaire et l'un des administrateurs, ou un employé délégué à cet effet; mention de ce transfert est faite sur le titre provisoire.

Les actions définitives seront au porteur; leur cession s'opère par la simple tradition du titre.

11. Le conseil d'administration pourra autoriser le dépôt et la conservation des titres dans la caisse sociale. Il déterminera la forme des certificats de dépôt, les frais auxquels ce dépôt pourra être assujéti, le mode de délivrance et les garanties dont l'exécution de cette mesure doit être entourée dans l'intérêt de la société et des actionnaires.

12. Les actions sont indivisibles, et la société ne reconnaît qu'un seul propriétaire pour chaque action.

13. Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre, dans quelques mains qu'il passe; la possession d'une action emporte adhésion aux statuts de la société.

Les héritiers ou créanciers de l'actionnaire ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les

biens et valeurs de la société, ni s'immiscer, en aucune manière, dans son administration ; ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

14. Le montant de chaque action est payable à la caisse sociale à Paris, aux époques et dans des proportions déterminées par le conseil d'administration.

Le premier versement sur les actions nouvelles est fixé à deux cent cinquante francs par action ; tout appel ultérieur de fonds devra être annoncé un mois au moins avant l'époque fixée pour le versement tant à Paris qu'à Bordeaux, dans deux des journaux d'annonces légales de ces deux villes, désignés conformément à la loi.

Le conseil d'administration pourra autoriser la libération anticipée des actions, mais seulement par voie de mesure générale applicable à toutes les actions.

15. A défaut de versement aux époques déterminées, l'intérêt sera dû, par chaque jour de retard, à raison de cinq pour cent par an.

La société pourra exercer l'action personnelle contre les retardataires et leurs garants ; elle pourra aussi, soit distinctement de la poursuite personnelle, soit concurremment avec elle, faire vendre les actions en retard.

A cet effet, les numéros de ces actions seront publiés dans les journaux indiqués à l'article 14 ; à partir du quinzième jour après cette publication, la société, sans mise en demeure et sans autre formalité ultérieure, aura le droit de faire procéder à la vente des actions, même successivement, sur duplicata, à la Bourse de Paris, par le ministère d'un agent de change, pour le compte et aux risques et périls des retardataires.

Les titres des actions ainsi vendues seront nuls de plein droit, et il en sera délivré aux acquéreurs de nouveaux ayant le même numéro que les titres annulés ; en conséquence, toute action qui ne portera pas la mention régulière des versements qui auraient dû être opérés cessera d'être admise à la négociation et au transfert.

L'imputation du prix à provenir de la vente, après déduction des frais et intérêts dus, s'opérera en commençant par les versements les plus anciennement exigibles ; le déficit sera à la charge des obligés aux versements.

L'excédant, s'il en existe, appartiendra à l'actionnaire exproprié.

16. Les actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du capital de chaque action ; au delà, tout appel de fonds est interdit.

TITRE III.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

17. La compagnie est administrée par un conseil composé de quinze membres.

Les membres du conseil sont nommés par l'assemblée générale, pour cinq années.

Chaque administrateur doit être propriétaire de cent actions, qui seront inaliénables pendant la durée de ses fonctions ; les titres de ces actions seront déposés à la caisse de la société.

18. Les fonctions d'administrateurs sont gratuites, les administrateurs reçoivent des jetons de présence dont la valeur sera fixée par l'assemblée générale.

Toutefois il pourra être attribué aux membres des deux comités dont il est question au deuxième paragraphe de l'art. 27, une rémunération dont le chiffre sera également réglé par l'assemblée générale.

19. Par dérogation à l'article 17, le premier conseil d'administration sera composé des seize membres dont les noms suivent, savoir :

MM. Ernest André, Baduel (H.), Bertin (Stéphan), Bischoffsheim (Louis-Raphaël), V. Cibié, Damas junior, Dotézac (Edouard), D'Eichthal (Adolphe), Léon Faucher, duc de Galliera, Emile Pereire, Isaac Pereire, David Salomons, F. Samazeuilh, Charles Seguin, et J. Viguerie.

Ce premier conseil ne sera soumis à aucun renouvellement jusques et y compris une année après l'époque fixée par le cahier des charges pour la mise en exploitation de la ligne entière de Bordeaux à Cette.

A l'expiration de ce délai, le conseil sera renouvelé chaque année, par cinquième, par l'assemblée générale.

Jusqu'au renouvellement intégral du premier conseil, le sort désignera l'ordre de sortie des administrateurs qui en auront fait partie.

Le renouvellement aura lieu ensuite par rang d'ancienneté.

Tout membre sortant peut être réélu (1).

(1) Le conseil d'administration est actuellement composé comme suit :

M. Emile Pereire, rue du Faubourg-Saint-Honoré, 35, *président*.

M. A. d'Eichthal, ancien député, membre du conseil supérieur du commerce, rue Basse-du-Rempart, 50, *vice-président*.

M. H. Baduel, ancien administrateur des messageries du Midi, à Bordeaux.

M. S. Bertin, ancien vice-président de la chambre de commerce de Bordeaux, à Bordeaux.

M. L. R. Bischoffsheim, banquier, rue Basse-du-Rempart, 50.

M. V. Cibié, ancien député, administrateur de la société immobilière de Paris et de la société générale maritime, avenue Gabrielle, 31.

M. Damas junior, ancien président de la chambre de commerce de Bor-

Jusqu'à ce que le nombre des membres du conseil soit réduit à quinze, il ne sera pas procédé au remplacement des membres qui auront cessé d'en faire partie par toute autre cause que le tirage au sort fixé au paragraphe 4 du présent article.

20. Le conseil d'administration nomme chaque année un président et un ou deux vice-présidents.

En cas d'absence du président et des vice-présidents, le conseil désigne celui de ses membres qui doit remplir les fonctions de président.

Le président et les vice-présidents peuvent être indéfiniment réélus.

21. Le conseil d'administration se réunit aussi souvent que l'intérêt de la société l'exige, et au moins une fois par mois. Les décisions sont prises à la majorité des membres présents; en cas de partage, la voix du président est prépondérante.

La présence de quatre administrateurs est nécessaire pour valider les délibérations.

Lorsque quatre membres seulement sont présents, les décisions doivent être prises à l'unanimité.

22. Nul ne peut voter par procuration dans le conseil d'administration de la compagnie.

Dans le cas où deux membres dissidents sur une question demanderaient qu'elle fût ajournée jusqu'à ce que l'opinion d'un ou plusieurs administrateurs absents fût connue, il sera envoyé à tous les administrateurs absents une copie ou un extrait du procès-verbal, avec une invitation de venir voter dans une prochaine réunion à jour fixé, ou d'adresser par écrit leur opinion au président; celui-ci en donnera lecture au conseil, après quoi la décision sera prise à la majorité des membres présents.

deaux, membre du conseil général de la Gironde, consul de Belgique à Bordeaux.

M. le duc de Galliera, administrateur des chemins de fer du Nord, de l'Est et de Lyon-Méditerranée, rue de Varennes, 55.

M. Nathaniel Johnston, ancien président du conseil d'administration du chemin de fer de la Teste, membre du conseil général de la Gironde, membre de la chambre de commerce de Bordeaux, à Bordeaux.

M. le vicomte de la Poëze, administrateur du canal du Midi, rue d'Anjou-Saint-Honoré, 12.

M. le vicomte de la Salle, administrateur du canal de Midi, rue d'Aguesseau, 9.

M. Alexandre Léon, membre du conseil général de la Gironde, à Bordeaux.

M. Isaac Pereire, président de la société générale de crédit mobilier, rue du Faubourg-Saint-Honoré, 35.

M. Casimir Salvador, administrateur de la société générale de crédit mobilier, place Vendôme, 15.

M. F. Samazeuilh, banquier, à Bordeaux.

M. G. Thurneyssen, administrateur délégué pour le secrétariat du conseil, rue du Faubourg-Saint-Honoré, 35.

Dans aucun cas l'application de la disposition qui précède ne peut retarder l'accomplissement des obligations imposées à la compagnie par les cahiers des charges de la concession, ni l'exécution des injonctions qui seraient notifiées par le gouvernement en vertu de ces cahiers de charges.

23. Les délibérations du conseil d'administration sont constatées par des procès-verbaux signés par le président et deux des membres qui ont pris part à la délibération; les copies ou extraits de ces délibérations à produire en justice ou ailleurs sont signés par le président ou par celui des membres qui en remplit les fonctions.

24. Lorsque le nombre des membres du conseil d'administration aura été réduit à quinze, il sera pourvu provisoirement, au cas de vacance, par le conseil d'administration à la majorité des membres restants; les administrateurs ainsi nommés auront les mêmes pouvoirs que les autres administrateurs, et ne demeureront en fonctions que le temps d'exercice qui resterait à leurs prédécesseurs.

Ces nominations seront soumises à la confirmation de l'assemblée générale.

25. Le conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la société.

Il fixe les dépenses générales de l'administration.

Il passe, pour l'exécution et l'exploitation des chemins de fer et du canal latéral à la Garonne formant l'objet de la société, les traités et les marchés de toute nature; autorise, effectue ou ratifie les achats de terrains et immeubles qui seraient nécessaires pour l'exécution et l'exploitation des chemins de fer et du canal; il règle les approvisionnements et autorise l'achat des matériaux, machines et autres objets nécessaires à l'exploitation; il autorise tous achats et ventes d'objets mobiliers.

Il fait les traités relatifs à l'exécution des art. 54 et 60 des cahiers des charges.

Il règle l'emploi des fonds de la réserve et détermine le placement des fonds disponibles.

Il autorise tous retraits, transferts, transports, aliénations de fonds, rentes et valeurs appartenant à la société.

Il autorise la vente des terrains et bâtiments inutiles.

Il peut, avec l'approbation de l'assemblée générale, acheter des immeubles autres que ceux désignés au paragraphe 3 du présent article.

Il donne toute quittance.

Il autorise toutes mainlevées d'opposition ou d'inscriptions hypothécaires, ainsi que tous désistements de privilège.

Il autorise toutes actions judiciaires, tous compromis et toutes transactions.

Il fixe et modifie, soit les tarifs, soit leur mode de perception; il fait les transactions y relatives, le tout dans les limites déterminées par les cahiers des charges; il fait les règlements relatifs à l'organisation du service et à l'exploitation des chemins de fer et du canal sous les conditions déterminées par les cahiers des charges.

Il traite, transige et compromet sur tous les intérêts de la compagnie.

Il adresse au gouvernement toutes demandes de prolongements de chemins de fer ou d'embranchements, sauf autorisation préalable ou ratification de ces demandes par l'assemblée générale.

Il soumet à l'assemblée générale toutes propositions d'emprunts.

Il lui soumet également les propositions de prolongements ou d'embranchements, de fusion ou traités avec d'autres compagnies, de prolongation ou de renouvellement de la concession, de modification ou addition aux statuts, et notamment de l'augmentation du fonds social et de la prorogation de la société.

Il nomme et révoque tous les agents et employés, il fixe leurs attributions et leurs traitements, leur alloue toutes gratifications; et généralement il statue sur tous les intérêts qui rentrent dans l'administration de la société.

26. Le conseil d'administration pourvoit à la négociation des emprunts votés par l'assemblée générale.

Tous pouvoirs lui sont, dès à présent, donnés pour négocier, au moyen de l'émission d'obligations ou de tous autres titres, un emprunt jusqu'à concurrence, 1^o de quarante millions de francs, par suite de la concession du chemin de fer de Bordeaux à Cette et du canal latéral à la Garonne, dans le cas où la concession serait limitée au chemin de fer de Bordeaux à Cette et du canal latéral à la Garonne; 2^o de la somme que rendra nécessaire la loi à intervenir pour la concession définitive des chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perginan.

L'emprunt aura lieu quand le conseil le jugera convenable, sauf l'approbation du gouvernement, au moyen de l'émission et de la négociation d'obligations ou autres titres dont il déterminera la forme, le taux d'émission et les époques de négociation.

Cet emprunt sera remboursable par annuités dans les conditions fixées par le cahier des charges pour la garantie de l'intérêt à quatre pour cent, et de l'amortissement également à quatre pour cent en cinquante années, accordée par l'État.

27. Le conseil d'administration peut déléguer ses pouvoirs pour l'expédition des affaires courantes à un ou à deux comités pris dans son sein et composés chacun de cinq membres et siégeant, l'un à Paris, et l'autre à Bordeaux.

Les membres de ces deux comités sont nommés par le conseil d'ad-

ministration, qui règle leurs attributions et leurs pouvoirs respectifs de telle façon que, dans tous les cas, la direction des affaires de l'entreprise parte du siège de la société.

Le conseil d'administration peut en outre, par un mandat spécial, déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à telle personne que bon lui semble.

28. Conformément à l'article 52 du Code de commerce, les membres du conseil d'administration ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ou solidaire, relativement aux engagements de la société.

Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

29. Les transferts de rentes et effets publics appartenant à la société, les actes d'acquisition de vente et d'échange des propriétés immobilières de la société, les transactions, marchés et actes engageant la société, les acquits et endossements, ainsi que les mandats sur la Banque et sur tous les dépositaires de fonds de la société, doivent être signés par un administrateur et une personne désignée par le conseil, à moins d'une délégation expresse du conseil à un seul administrateur, ou à toute autre personne.

TITRE IV.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES.

30. L'assemblée générale, régulièrement constituée, représente l'universalité des actionnaires.

31. L'assemblée générale se compose de tous les titulaires ou porteurs de quarante actions.

Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale; la forme des pouvoirs sera déterminée par le conseil d'administration.

L'assemblée est régulièrement constituée lorsque les actionnaires présents sont au nombre de trente au moins, et représentent le vingtième du fonds social.

32. Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne rempliraient pas les conditions ci-dessus imposées pour la validité des délibérations de l'assemblée générale, cette assemblée sera ajournée de plein droit; l'ajournement ne pourra être moindre de vingt-cinq jours.

La seconde convocation est faite dans la forme prescrite par l'article 33; mais le délai entre la publication de l'avis et la réunion est réduit à vingt jours.

Les délibérations prises par l'assemblée générale dans la seconde

réunion ne peuvent porter que sur les objets à l'ordre du jour de la première.

Ces délibérations sont valables, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées.

53. Les délibérations relatives aux emprunts, sauf ce qui a été stipulé ci-dessus, et aux modifications des statuts, ne pourront être prises que dans une assemblée générale réunissant au moins le dixième du fonds social, et à la majorité des deux tiers des voix des membres présents, au nombre de trente au moins.

Celles relatives à l'augmentation du fonds social, à la prorogation ou à la dissolution de la société, ne peuvent être prises que dans une assemblée générale représentant au moins le cinquième du fonds social, et à la même majorité.

Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne rempliraient pas les conditions imposées, par le paragraphe qui précède, pour la validité des opérations de l'assemblée générale, il sera procédé à une seconde convocation, à un mois d'intervalle, ainsi qu'il est expliqué à l'article précédent.

Les délibérations de l'assemblée générale, réunie en vertu de cette deuxième convocation, seront valables, pourvu que les actionnaires, au nombre de trente, représentent au moins le dixième du fonds social.

54. L'assemblée générale est réunie de droit, chaque année, à Paris, dans le courant du mois d'avril.

Elle se réunit, en outre, extraordinairement, toutes les fois que le conseil d'administration en reconnaît l'utilité.

55. Les convocations ordinaires et extraordinaires sont faites par un avis inséré, un mois au moins avant l'époque de la réunion, dans deux des journaux d'annonces légales de Paris et de Bordeaux désignés comme il est dit à l'article 14.

Lorsque l'assemblée générale doit être appelée à délibérer sur les emprunts ou sur les propositions spéciales énumérées en l'article 41 ci-après, les avis de convocation doivent en faire mention.

56. Les propriétaires d'actions doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres au siège de la société, à Paris, quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de chaque assemblée. Il est remis à chacun d'eux une carte d'admission; cette carte est nominative et personnelle.

Les certificats de dépôt mentionnés en l'article 11 donnent droit, pour les dépôts de quarante actions ou plus, à la remise de cartes d'admission à l'assemblée générale, pourvu que le dépôt des titres ait eu lieu quinze jours avant l'époque fixée pour l'assemblée générale.

57. L'assemblée générale est présidée par le président ou l'un des vice-présidents du conseil d'administration, et à leur défaut, par l'administrateur désigné par le conseil pour les remplacer; les fonctions

de scrutateurs seront remplies par les deux plus forts actionnaires présents au moment de l'ouverture de la séance, et qui auront accepté.

Le bureau désigne le secrétaire.

38. Les délibérations de l'assemblée générale sont prises à la majorité des voix, conformément à l'article 59.

Le scrutin secret peut être réclamé par dix membres pour la nomination des administrateurs.

En cas de partage, la voix du président sera prépondérante.

39. Quarante actions donnent droit à une voix ; le même actionnaire ne peut réunir plus de dix voix, soit par lui-même, soit comme fondé de pouvoirs.

40. Le nombre d'actions dont chaque actionnaire est possesseur est constaté par sa carte d'admission.

41. L'assemblée générale entend et discute les comptes et les approuve, s'il y a lieu.

Elle nomme les administrateurs en remplacement de ceux dont les fonctions sont expirées, ou qu'il y a lieu de remplacer par suite de décès, démission ou autre cause.

Elle prononce, en se renfermant dans les limites des statuts, sur tous les intérêts de la société.

Elle délibère sur les propositions qui lui sont soumises, en exécution des paragraphes 13 et 16 de l'article 23, et donne au conseil d'administration tous pouvoirs nécessaires à cet effet.

Les décisions relatives aux objets mentionnés au paragraphe 16 de l'article 23 ne sont exécutoires qu'après avoir été approuvées par le gouvernement.

42. Les délibérations de l'assemblée générale, prises conformément aux statuts, obligent tous les actionnaires.

Elles sont constatées par des procès-verbaux signés par les membres du bureau, ou au moins par la majorité d'entre eux ; les copies ou extraits de ces procès-verbaux à produire, partout où besoin est, sont certifiées par le président du conseil d'administration ou celui des membres qui en fait fonction. Une feuille de présence, destinée à constater le nombre des membres assistant à l'assemblée et celui des actions représentées par chacun d'eux, demeure annexée à la minute du procès-verbal ainsi que les pouvoirs. Cette feuille est signée par chaque actionnaire, en entrant en séance.

TITRE V.

COMPTES ANNUELS. — INTÉRÊTS. — DIVIDENDES. — FONDS DE RÉSERVE.

43. Pendant l'exécution des travaux, et à partir de l'époque fixée pour les versements jusqu'à l'achèvement de la ligne principale de

Bordeaux à Cette, il sera payé annuellement aux actionnaires quatre pour cent d'intérêts des sommes par eux versées en exécution de l'article 14.

Il sera pourvu à ces paiements par les intérêts des placements de fonds, par les produits des diverses parties de la ligne qui auront été successivement mises en exploitation, et par tous autres produits accessoires de l'entreprise; enfin, en cas d'insuffisance, au moyen de la garantie souscrite par l'État (article 67 du cahier des charges), et, au besoin, par un prélèvement sur le fonds social.

44. Après la mise en exploitation des sections de Bordeaux à Castets et de Béziers à Cette, le compte des recettes et dépenses sera arrêté et soumis, chaque année, à l'assemblée générale; sur le produit net, déduction faite de toutes les charges et dépenses d'entretien et d'exploitation, il sera prélevé, s'il y a lieu, 1^o la somme nécessaire pour servir les intérêts des fonds versés par les actionnaires; 2^o la somme nécessaire pour restituer à l'État les avances qu'il aurait pu faire en exécution du dernier paragraphe de l'article précédent; 3^o la somme nécessaire pour restituer au fonds social la portion qui aurait pu être employée antérieurement au service des intérêts; le surplus, s'il y en a, sera attribué, savoir : moitié au fonds de réserve et moitié aux actionnaires à titre de dividende. Cette dernière attribution sera élevée aux trois quarts lorsque les sections de Castets à Agen et d'Agen à Toulouse auront été livrées à la circulation, et aux neuf dixièmes lorsque l'une des deux autres sections, soit celle de Toulouse à Carcassonne, soit celle de Carcassonne à Béziers, aura été mise en exploitation.

45. Après la mise en exploitation de toutes les sections, il sera dressé, chaque année, un inventaire général de l'actif et du passif de la société : cet inventaire sera soumis à l'assemblée générale des actionnaires dans la réunion du mois d'avril.

Les produits de l'entreprise serviront d'abord à acquitter les dépenses d'entretien et d'exploitation des chemins et du canal, les frais d'administration, l'intérêt ou l'amortissement des emprunts qui auront pu être contractés, et généralement toutes les charges sociales.

46. Il sera prélevé sur l'excédant des produits annuels, après le paiement des charges mentionnées en l'article précédent, une retenue destinée à constituer un fonds de réserve; la quotité de cette retenue ne pourra être inférieure à cinq pour cent dudit excédant.

Quand la réserve aura atteint quatre millions, le prélèvement de cinq pour cent pourra être réduit ou suspendu.

Il reprendra cours aussitôt que le fonds de réserve sera descendu au-dessous de ce chiffre.

Le surplus des produits annuels sera réparti entre toutes les actions.

47. Lorsque l'emprunt mentionné à l'article 26 aura été intégral-

lement remboursé, il sera prélevé, sur l'excédant des produits nets annuels, 1^o une retenue destinée à constituer un fonds d'amortissement et calculé de telle sorte que le fonds social soit complètement amorti cinq ans avant l'expiration de la concession ;

2^o Cinq pour cent du fonds social, pour le montant en être réparti également entre toutes les actions amorties et non amorties, la part afférente aux actions amorties devant être versée au fonds d'amortissement, afin de compléter la somme nécessaire pour amortir la totalité des actions dans le délai prescrit.

Le surplus des produits annuels sera réparti également entre toutes les actions amorties ou non amorties ; la portion afférente aux actions amorties sera distribuée aux propriétaires des titres qui auront été délivrés en échange de ces actions, ainsi qu'il sera dit à l'article 49.

48. S'il arrivait que, dans le cours d'une ou plusieurs années, les produits nets de l'entreprise fussent insuffisants pour assurer le remboursement du nombre d'actions à amortir, la somme nécessaire pour compléter le fonds d'amortissement serait prélevée sur les premiers produits nets des années suivantes, par préférence et antériorité à toute attribution de dividende aux actionnaires.

49. Le fonds d'amortissement, composé ainsi qu'il est dit dans les deux articles précédents, sera employé, chaque année, jusqu'à due concurrence, à compter de la cinquantième année qui suivra la complète exécution des travaux, au remboursement d'un nombre d'actions déterminé, comme il est dit à l'article 47.

La désignation des actions à amortir aura lieu au moyen d'un tirage au sort, qui se fera publiquement à Paris, chaque année, aux époques et suivant les formes qui seront déterminées par le conseil d'administration.

Les propriétaires des actions désignées par le tirage au sort pour le remboursement recevront, en numéraire, le capital effectivement versé de leurs actions et les dividendes jusqu'au jour indiqué pour le remboursement, et en échange de leurs actions primitives, des actions spéciales au porteur.

Ces actions donneront droit à une part proportionnelle dans le partage des bénéfices mentionnés au dernier paragraphe de l'article 47.

Les porteurs de ces actions conserveront du reste, sauf le prélèvement de l'intérêt, les mêmes droits que les porteurs des actions non amorties.

Les numéros des actions désignées par le sort pour être remboursées seront publiés comme il est dit à l'article 14.

Le remboursement du capital de ces actions sera effectué au siège de la société, à partir du 1^{er} janvier de chaque année, pour l'année qui aura précédé.

50. Le paiement des intérêts a lieu par semestre.

Le paiement des dividendes a lieu par semestre ou par année, suivant décision de l'assemblée générale.

51. Le paiement des intérêts et dividendes se fait au siège de la société, aux époques que détermine le conseil d'administration.

Tous les intérêts et dividendes qui n'ont pas été touchés à l'expiration de cinq années après l'époque dûment annoncée pour leur paiement, comme il est dit à l'article 14, sont acquis à la société, conformément à l'article 2277 du Code Napoléon.

TITRE VI.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES. — MODIFICATIONS. — LIQUIDATION.

52. Si l'expérience fait reconnaître la convenance d'apporter quelques modifications ou additions aux présents statuts, l'assemblée est autorisée à y pourvoir dans la forme déterminée par l'article 53 qui précède.

Les délibérations relatives à ces objets ne seront exécutoires qu'après avoir été approuvées par le gouvernement.

Tous pouvoirs sont donnés d'avance au conseil d'administration, délibérant à la majorité de ses membres, pour consentir les changements que le gouvernement jugerait nécessaire d'apporter aux résolutions votées par l'assemblée générale.

53. Lors de la dissolution de la société, l'assemblée générale sera immédiatement convoquée par le conseil d'administration et déterminera, sur sa proposition, le mode de liquidation à suivre.

54. A l'expiration de la concession, toutes les valeurs provenant de la liquidation seront employées, avant toutes répartitions entre les actionnaires, à mettre les chemins et le canal en état d'être livrés au gouvernement dans les conditions déterminées aux cahiers des charges de la concession.

TITRE VII.

CONTESTATIONS.

55. Toutes les contestations qui pourront s'élever pendant la durée de la société ou lors de sa liquidation, soit entre les actionnaires et la société, soit entre les actionnaires eux-mêmes, et à raison des affaires sociales, seront jugées par des arbitres conformément aux articles 51 et suivants du Code de commerce.

Dans le cas de contestations, tout actionnaire devra faire élection de domicile à Paris, et toutes notifications et assignations seront valablement faites au domicile par lui élu, sans avoir égard à la distance de la demeure réelle.

A défaut d'élection de domicile, cette élection aura lieu de plein droit, pour les notifications judiciaires, au parquet de M. le procureur de la république près le tribunal de première instance de la Seine.

Le domicile élu formellement ou implicitement, comme il vient d'être dit, entraînera attribution de juridiction aux tribunaux compétents du département de la Seine.

Conformément à l'article 74 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852, le domicile de la compagnie est fixé à Paris, au siège social, et elle entend que toutes significations ne puissent lui être faites qu'à ce domicile.

NOTICE HISTORIQUE.

Le chemin de fer de Bordeaux à Cette a été concédé une première fois en vertu de la loi du 21 juin 1846 ; mais la compagnie autorisée, le 24 septembre 1846, pour son exécution et son exploitation, fut déclarée dissoute dès le 31 juillet 1847, par décision de l'assemblée générale des actionnaires.

La loi du 8 juillet 1852 et le décret du 24 août suivant, sur lesquels repose la concession actuelle du chemin de fer de Bordeaux à Cette ont alloué une subvention de 35 millions de francs pour son exécution. En outre, ils ont garanti à la compagnie 1^o pendant 50 ans, l'intérêt à 4 p. c. et l'amortissement calculé également à 4 p. c., pour la même durée, ensemble 4 fr. 65 c. p. c., d'une somme de 40 millions de francs qu'elle a été autorisée à emprunter ; 2^o pendant les 50 premières années de la concession, un intérêt de 4 p. c. sur le capital employé par elle à l'exécution de travaux, sans toutefois que ce capital puisse excéder 60 millions de francs.

Le canal latéral à la Garonne, concédé en 1852, en même temps que le chemin de fer de Bordeaux à Cette, fait suite au canal de Saint-Pierre et au canal du Midi, avec lesquels il se raccorde, sous les murs et en aval de Toulouse.

Après avoir suivi la rive droite de la Garonne, le canal passe vis-à-vis d'Agen, sur la rive opposée, et débouche dans le fleuve, à Castets, à 8 kilomètres au dessus de Langon. La ville de Montauban et la navigation du Tarn sont mises en communication avec cette ligne principale par un embranchement qui aboutit à Montech. Un autre embranchement servant de prise d'eau dans la Garonne, à Agen, permet également aux barques de passer du canal dans le fleuve et du fleuve dans le canal. La navigation du canal et de la Baise jouit de la même facilité, au moyen d'un embranchement de descente en rivière.

Le canal de Saint-Pierre, qui faisait autrefois partie de la concession du canal du Midi, forme actuellement une des dépendances du canal latéral à la Garonne.

Le canal latéral à la Garonne a été exécuté aux frais de l'Etat, en vertu de la loi du 3 juillet 1838.

Son développement total est de 208,901 mètres, savoir :

Ligne principale de Toulouse à Castets.	193,191 mètr.
Embranchement de Montauban	10,652 m.
Prise d'eau d'Agen.	4,875 "
Descente en Baïse.	203 "

Total 208,901 mètr.

D'un autre côté, la longueur du canal de Saint-Pierre est
de 1,654 mètr.

Ce qui porte le développement total des parties concédées à la compagnie à 210,555 mètr.

Les allocations portées au budget par les lois des 3 juillet 1838, 5 août 1844 et 5 mai 1846, pour l'exécution des travaux, se sont élevées à la somme de 65,052,361 fr.

Aux termes de l'art. 58 du cahier des charges, l'Etat a livré à la compagnie la partie du canal entre Toulouse et la Baïse, le 7 juin 1853, et celle de Baïse à Castets, avant le 1^{er} avril 1856.

Les chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan ont été concédés par les décrets des 24 août 1852 et 24 mars 1855, et par la loi du 28 mai suivant.

Aux termes de l'art. 2 du cahier des charges annexé à ladite loi et du décret du 3 juillet 1857 qui y a apporté une modification, le chemin de Bordeaux à Bayonne emprunte, entre Bordeaux et Lamothe, le chemin de fer de Bordeaux à la Teste; de Lamothe, il se dirige sur Bayonne, en passant par Dax, et aboutit sur la rive droite de l'Adour; il y a un chemin de fer de jonction entre la gare du chemin de Bordeaux à Cette et celui de Bordeaux à Bayonne. La ville de Mont-de-Marsan est desservie par un embranchement. Quant au chemin de Narbonne à Perpignan, il s'embranché à Narbonne sur le chemin de Bordeaux à Cette et se dirige par Salces, Rivesaltes et le Vernet sur Perpignan, où il aboutit sur la rive droite de la Têt.

Une subvention de 16,500,000 fr. a été allouée par l'Etat pour l'exécution de ces chemins. En outre la compagnie a été autorisée à porter à 51 millions de francs l'emprunt de 40 millions autorisé pour le chemin de Bordeaux à Cette, et il lui a été alloué, pour ce supplément de 11 millions, la même garantie d'intérêt et d'amortissement que pour les 40 millions précédemment empruntés. D'un autre côté, le capital employé à l'exécution des travaux, en sus des subventions et de l'emprunt garanti, sur lequel l'Etat garantit 4 p. c. d'intérêt et d'amortissement, a été porté de 60 à 67 millions de francs.

Aux concessions ci-dessus mentionnées, qui étaient apportées à la compagnie au moment de sa fondation, sont venues se joindre un grand nombre d'autres, acquises les unes par suite de conventions avec l'Etat, les autres par suite de traités avec les compagnies concessionnaires.

Le 19 août 1854, un décret a concédé à la compagnie du Midi le chemin de fer se détachant à Agde de la ligne de Bordeaux à Cette et se dirigeant par Pézénas sur Clermont et Lodève. Toutefois, la compagnie n'était tenue, aux termes de ce décret, à exécuter au delà de Pézénas qu'une longueur correspondante à une dépense de 1,450,000 fr.

Le 1^{er} août 1857, un décret approuvant une convention en date du même jour, a concédé à la compagnie les chemins de fer pyrénéens, ci-après désignés :

- 1^o De Toulouse à Bayonne par Montrejeau, le plateau de Lannemezan, Tarbes et Pau, avec embranchement sur Foix et sur Dax ;
- 2^o D'Agen à Tarbes, par Auch et Rabastens ;
- 3^o De Mont-de-Marsan à ou près Rabastens.

Par ladite convention, le ministre s'engage à concéder à la compagnie un embranchement dirigé de Castres sur un point de la ligne de Bordeaux à Cette, à déterminer de Villefranche à Castelnau-dary.

Cette convention porte que l'embranchement d'Agde à Pézénas sera prolongé jusqu'à Clermont.

Enfin elle concède pour moitié à la compagnie du Midi un raccordement à Bordeaux du chemin de fer de Paris à Bordeaux avec le chemin de fer du Midi, ledit raccordement concédé, pour l'autre moitié, à la compagnie de Paris à Orléans.

Les obligations que la compagnie pourrait avoir à émettre tant pour l'exécution des travaux mis à sa charge par la convention du 1^{er} août 1857 que pour l'achèvement des chemins qui lui ont été concédés par des actes antérieurs, ne pourront être émises qu'en vertu d'une autorisation du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics qui déterminera l'époque, le mode et la forme de ces émissions, et fixera les époques et les quantités des versements jusqu'à complète réalisation.

La durée de la concession pour l'ensemble du réseau formé par les lignes précédemment concédées et par celles concédées en vertu de la convention du 1^{er} août 1857, à titre soit définitif soit éventuel, est fixée par cette convention à 99 ans, à partir du 1^{er} janvier 1862 ; en conséquence, ladite concession finira le 31 décembre 1960. La durée de la concession est la même pour le canal latéral à la Garonne.

Cette convention reconnaît au gouvernement, après l'expiration des quinze premières années de la concession, la faculté de racheter la concession entière.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années. Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession. Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

Le cahier des charges qui régit aujourd'hui toute la concession des chemins de fer du Midi est annexé à ladite convention.

Cette convention renferme un grand nombre d'autres clauses qui ont été rapportées ou modifiées par le décret du 11 juin 1859, qui approuve une autre convention intervenue, les 28 décembre 1858 et 11 juin 1859, entre la compagnie et le gouvernement. Mais avant de parler de cette convention, il importe de rappeler les traités conclus par la compagnie du Midi avec celle du chemin de fer de Bordeaux à la Teste et avec celle du canal du Midi,

ainsi que la convention avec l'Etat relative à l'établissement de routes agricoles dans les départements de la Gironde et des Landes.

Cette dernière convention est du 1^{er} août 1837. Elle a été approuvée par décret du même jour. La compagnie s'est engagée à exécuter des routes agricoles dans les départements prémentionnés, sur un développement total de 500 kilomètres, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la convention. Une somme de 4 millions de francs devait être fournie par l'Etat pour les travaux ; mais la compagnie a renoncé à cette allocation par la convention des 28^e décembre 1838 et 11 juin 1839.

87 kilomètres de ces routes sont livrés à la circulation au commencement de 1860.

Par traité en date du 29 mai 1838, la compagnie du chemin de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne a pris à bail le canal du Midi, ses embranchements, annexes et dépendances de toute nature. Ce canal, qu'on appelait autrefois canal du Languedoc et canal royal des Deux-Mers, prend son origine à Toulouse, sur la Garonne ; remonte la vallée du Lhers ; franchit, à Naurouse, la chaîne des monts Corbières, qui joint les Cévennes aux Pyrénées ; descend, par les vallons du Triboul et du Fresquel, dans la vallée de l'Aude, qu'il prend à Carcassonne ; quitte cette vallée au Somail, non loin de Ginestas ; se dirige sur Béziers, où il traverse la rivière d'Orb ; traverse également l'Hérault, au-dessus et près d'Agde, et aboutit à l'étang de Thau. Là, cesse le canal du Midi ; mais après avoir traversé l'étang de Thau, la navigation se continue jusqu'au port de Cette, par le canal de ce nom, et ainsi s'opère le passage de l'Océan à la Méditerranée. Une double communication est ouverte avec la Méditerranée par un embranchement qui se détache de la ligne principale, au Somail, et se termine au port de la Nouvelle. Cet embranchement se compose du canal et de la rovine de Narbonne. C'est une dépendance du canal du Midi.

Ce canal a été ouvert au mois de mai 1681. Le développement total de la ligne principale et de l'embranchement est de 278,586 mètres.

Le bail consenti au profit de la compagnie des chemins de fer du Midi est de 40 ans, à dater du 1^{er} juillet 1838 jusqu'au 30 juin 1898.

La compagnie paye de ce chef :

1^o Une somme de 745,000 fr. par an, payable à Paris, par moitié les 10 octobre et 10 avril ;

2^o La somme nécessaire pour le service de l'intérêt et de l'amortissement d'un emprunt de 8,000 obligations de 500 fr. chacune, contracté par la compagnie du canal du Midi et autorisé par décret du 9 janvier 1836, lesdites obligations, produisant 15 francs d'intérêt annuel, sont remboursables au pair par tirages au sort annuels, à partir de 1860 jusqu'en 1896. La charge moyenne annuelle de cet emprunt est de 140,000 francs.

En outre la compagnie est tenue de payer les pensions dues aux employés retraités du canal du Midi et celles qui peuvent être dues ultérieurement aux employés en exercice.

Ce bail a été approuvé par le décret du 21 juin 1838. Les tarifs des droits à percevoir sur le canal du Midi et sur le canal latéral à la Garonne ont été en même temps modifiés, pour toute la durée du bail d'affermage.

Le chemin de fer de Bordeaux à la Teste a été concédé par ordonnance royale du 13 décembre 1837, en vertu de la loi du 17 juillet précédent. Il a été construit par la compagnie du chemin de fer de Bordeaux à la Teste dont

les statuts ont été approuvés le 25 février 1838 et refondus par acte du 22 février 1855, approuvé le 10 mars suivant.

La convention du 27 septembre 1852, mentionnée ci-dessus, art. 1^{er} des statuts, avait donné à bail ce chemin, pour toute la durée de la concession, à la compagnie du Midi. Celle-ci, le 14 avril 1857, obtint la concession d'un prolongement partant de la gare de la Teste et aboutissant à Arcachon. Enfin, par traité du 24 décembre 1858, la compagnie du chemin de fer de Bordeaux à la Teste a transmis à forfait à la compagnie du Midi la totalité de son fonds social, moyennant 15,000 actions au pair, libérées, jouissance du 1^{er} janvier 1859, lesquelles actions ont été prises sur les 26,666 mentionnées au dernier alinéa de l'art. 4 des statuts ci-dessus.

La compagnie du Midi a été mise au lieu et place de celle de Bordeaux à la Teste, activement et passivement, en remontant au 1^{er} janvier 1858. 840 obligations de 1,000 fr., remboursables à 1,250 fr., ont été par suite mises à sa charge.

Ce traité a été approuvé par la convention intervenue entre la compagnie et le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, les 28 décembre 1858 et 11 juin 1859, convention qui a été rendue définitive par les loi et décret du 11 juin 1859.

Cette convention modifie profondément les conditions d'existence de la compagnie.

Elle lui concède :

1^o Un chemin de fer de Bayonne à la frontière d'Espagne, près Irun :

2^o Le prolongement jusqu'à Lodève du chemin d'Agde à Pézenas et à Clermont.

Elle lui concède en outre, éventuellement, pour le cas où l'utilité publique en serait reconnue, un chemin de fer de Perpignan à Fort-Vendres.

L'Etat s'engage à livrer à la compagnie 1^o pour la ligne de Toulouse à Bayonne et en outre pour l'embranchement sur Bagnères-de-Bigorre, dans le cas où cette dernière ville ne serait pas desservie directement par le chemin de fer de Toulouse à Bayonne ; 2^o pour le prolongement de Perpignan à Port-Vendres, dans le cas où la concession deviendrait définitive : les terrains, terrassements, ouvrages d'art desdits chemins de fer et de leurs stations, ainsi que les maisons de garde des passages à niveau. Les dépenses nécessaires à ces travaux sont, d'après le devis, évaluées à 43 millions de francs. Toutes les autres dépenses relatives à l'établissement et à l'exploitation de ces deux lignes restent à la charge de la compagnie, qui devra se conformer à un cahier des charges supplémentaire annexé au décret du 11 juin 1859.

Au point de vue de l'application des clauses stipulées dans la convention des 28 décembre 1858 et 11 juin 1859, approuvée par ledit décret, la concession tout entière sera considérée comme partagée en deux réseaux distincts. Les lignes qu'ils comprennent sont désignées dans le tableau suivant qui indique, pour chacune d'elles, la longueur en kilomètres, ainsi que le nombre des kilomètres en exploitation, en construction et à l'étude.

1° L'ancien réseau, comprenant les lignes énoncées ci-après :

De Bordeaux à Cette, y compris le raccordement, à Bordeaux, avec les chemins de fer d'Orléans à Bordeaux et de Bordeaux à la Teste (1).
De Narbonne à Perpignan.
De Bordeaux à la Teste, avec le prolongement sur Arcachon
De Lamothe à Bayonne, avec embranchement sur Mont-de-Marsan.

Totaux. . . .

2° Le nouveau réseau, comprenant les lignes énoncées ci-après .

Lignes concédées à titre définitif :

De Toulouse à Bayonne, avec embranchements sur Foix, sur Dax et sur Bagnères-de-Bigorre.
D'Agen à Tarbes
De Mont-de-Marsan à Andrest
D'Agde à Pézenas, Clermont et Lodève
De Bayonne à Irun

Totaux. . . .

Lignes concédées à titre éventuel :

Embranchement de la ligne de Bordeaux à Cette sur Castres.
De Perpignan à Port-Vendres

Totaux. . . .

RÉCAPITULATION :

Ancien réseau.
Nouveau réseau { concessions définitives.
 concessions éventuelles.

Totaux généraux. . . .

Concédés.	Kilomètres			A l'étude.
	Exploités.	En constr.		
484	480	4		
63	63			
58	58			
193	193			
798	794	4		
426		308		118
134	7			127
92	92			
55				55
35				35
742	99	308		335
50				50
41				41
91				91
798	794	4		
742	99	308		335
91				91
1,631	893	312		426
				738

Aux termes de cette convention, la garantie d'intérêt stipulée par le cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852 et à la convention du 24 août de la même année, ainsi qu'il a été dit ci-dessus, pour les lignes de Bordeaux à Cette, de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan, s'élevant en total à 118 millions de francs, s'appliquera à l'ensemble des lignes composant l'ancien réseau.

L'État garantit à la compagnie, pendant 50 ans, à partir du 1^{er} janvier 1863, l'intérêt à 4 p. c. et l'amortissement calculé au même taux, pour un terme de 50 ans, soit ensemble 4 fr. 63 c. p. c., du capital affecté à la construction des lignes qui composent le nouveau réseau, sans que ce capital puisse excéder pour l'ensemble des lignes concédées définitivement la

(1) Le raccordement avec le chemin de fer d'Orléans à Bordeaux, en construction, n'est porté ici que pour moitié de sa longueur, soit 4 kilom.

somme de 119 millions de francs, pour l'embranchement de Castres 9 millions de fr., et pour celui de Perpignan à Port-Vendres 4 millions de fr.

Celles des lignes du nouveau réseau qui ne seront pas terminées avant le 1^{er} janvier 1865 ne participeront à la garantie d'intérêt qu'à partir du 1^{er} janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Jusqu'à l'époque où commencera, pour les lignes du nouveau réseau, l'application de la garantie stipulée, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour leur exécution seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront mises successivement en exploitation. En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissements seront portés au compte de premier établissement.

La garantie d'intérêt pour le nouveau réseau s'appliquera ainsi qu'il suit :

Il sera établi, chaque année, deux comptes distincts des produits nets, y compris les produits accessoires de toute nature,

1^o De l'ancien réseau,

2^o Du nouveau réseau.

Les produits nets du canal latéral à la Garonne et ceux du canal du Midi, pendant la durée du bail d'affermage de ce dernier canal, seront ajoutés aux produits de l'ancien réseau.

A partir du 1^{er} janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes comprises, soit dans l'ancien, soit dans le nouveau réseau, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau qui excédera un revenu net moyen de 19,500 fr. par kilomètre de chemin de fer, sera appliquée, concurremment avec les produits nets de l'ancien réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'Etat.

Dans les années comprises entre le 1^{er} janvier 1865 et l'époque de l'achèvement complet des lignes concédées, le chiffre ci-dessus fixé sera réduit de 200 fr. pour chaque longueur de 100 kilomètres non livrée à l'exploitation, sans toutefois que la réduction totale puisse excéder 1,200 fr.

En conséquence des dispositions qui précèdent, la garantie de l'Etat ne s'appliquera au nouveau réseau que dans le cas où les produits nets de ce réseau, accrus de l'excédant des produits de l'ancien réseau, ne couvriraient pas l'intérêt et l'amortissement à 4 p. c. du capital garanti par l'Etat.

Lorsque l'Etat aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité garantie, soit sur l'ancien soit sur le nouveau réseau, il en sera remboursé, avec les intérêts à 4 p. c. par an, sur les produits nets du réseau auquel cette annuité aura été appliquée, dès que les produits nets de ce réseau dépasseront l'intérêt et l'amortissement garantis et dans quelque année que cet excédant se produise.

Les produits nets de l'ancien réseau seront calculés, ainsi qu'il est dit ci-dessus, en y ajoutant ceux du canal latéral à la Garonne et du canal du Midi, pendant la durée du bail d'affermage.

Les produits nets du nouveau réseau seront calculés en tenant compte de l'excédant des recettes de l'ancien réseau, conformément à ce qui est dit ci-dessus.

Les cahiers des charges annexés à la loi du 8 juillet 1852 et à la convention du 24 août de la même année stipulaient le partage, au profit de l'Etat, des bénéfices de l'entreprise au delà de 8 p. c. Ce partage sera appliqué d'une manière distincte, d'une part en ce qui concerne l'ancien réseau, y compris le canal latéral à la Garonne et le canal du Midi, et d'autre part, en ce qui concerne le nouveau réseau. Il s'exercera à partir du 1^{er} janv. 1872.

SITUATION FINANCIÈRE.

La situation financière de la compagnie, au 31 décembre 1859, est détaillée dans le tableau qui suit, et qui présente la situation générale des comptes à cette date.

Les rapports du conseil d'administration de la compagnie des chemins de fer du Midi n'indiquent pas séparément, pour chacune des sections qui composent la concession, le montant des dépenses de premier établissement. En ce qui concerne le canal latéral à la Garonne, on a vu, dans la *Notice historique* ci-dessus, qu'il était entièrement construit lorsque l'Etat l'a livré à la compagnie.

Quant aux actions, nous nous bornerons à noter que sur les 89,334 émises en 1856, en conformité de l'article 5 des statuts, 79,445 ont été souscrites par les actionnaires de la compagnie, au prix de 700 francs chacune, et 9,889 actions ont été placées, au commencement de 1857, à peu près au même cours. La création de ces actions a produit un bénéfice de 18,209,380 francs, qui a servi en partie à couvrir les intérêts des capitaux employés pendant la construction; le surplus, soit 8,179,599 francs 31 c., a été porté au fonds de réserve.

Les 11,666 actions, qui restent à émettre, figurent à l'actif du bilan pour leur valeur nominale de 500 francs chacune.

Le 24 juin 1856, l'assemblée générale des actionnaires a autorisé le conseil d'administration de la compagnie à émettre des obligations jusqu'à concurrence de 106,500,000 fr., en affectant à la garantie de ces obligations la totalité de la garantie de l'Etat, pour l'ancien réseau, c'est-à-dire l'annuité de 2,680,000 fr.
afférente aux actions, et celle de 2,374,000 »

afférente aux obligations, formant ensemble une annuité de 5,054,000 fr. garantie par l'Etat pendant 50 ans.

Le 24 juin 1857, l'assemblée générale a autorisé ledit conseil à réaliser, au moyen d'obligations à émettre, la somme nécessaire pour l'exécution tant du réseau pyrénéen et de l'embranchement sur Castres que des routes agricoles et autres travaux résultant de la convention passée avec le ministre des travaux publics, le 19 juin 1857.

Les obligations émises par la compagnie du Midi, d'une valeur nominale de 500 fr. chacune, portent 15 fr. d'intérêt, à raison de 7 fr. 50 c. par semestre, payables les 1^{er} janvier et 1^{er} juillet. Elles sont remboursables au pair par tirages au sort, en 99 ans.

Dans le crédit de 106,500,000 fr. se trouvent compris les 51 millions de francs que le conseil d'administration était autorisé à émettre aux termes de l'art. 26 des statuts. Ces 51 millions devaient être remboursés en 50 ans; mais le conseil a mieux aimé que l'ensemble des obligations de la compagnie fût amorti en 99 ans.

Au 31 décembre 1859, 449,788 obligations étaient émises. A la fin de juin 1860, une souscription publique a été ouverte, dans les bureaux de la Banque de France, pour le placement de 100,000 obligations nouvelles, au cours de 292 fr. 50 c., et avec une bonification d'intérêt qui en fait ressortir le prix réel à 288 fr. 75 c.

SITUATION GÉNÉRALE DES COMPTES

ACTIF.

DÉPENSES DE CONSTRUCTION.			
ANCIEN RÉSEAU.			
	Fr.	c.	Fr. c.
Acquisitions de terrains, terrassements, travaux divers, dépenses diverses . .	220,165,715	12	269,833,173 49
Matériel et approvisionnements divers pour le matériel	38,707,571	52	
Frais de contrôle et de surveillance par l'Etat	253,643	50	
Frais d'administration centrale. . . .	1,203,785	84	
Mobilier, contributions, loyers, impressions et timbre des actions et obligations.	438,647	28	
Chemin de la Teste.	9,083,812	23	
NOUVEAU RÉSEAU.			
Acquisitions de terrains, travaux, matériel, approvisionnements de la voie, fournitures, etc.			22,697,250 56
CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.			
Travaux divers, matériel, mobilier et outillage, dépenses diverses			70,483 49
VALEURS DIVERSES.			
Immeubles de la compagnie.	500,638	15	9,846,968 86
Dû sur les actions anciennes	1,650	»	
— — nouvelles	994,350	»	
Actions en réserve	5,853,000	»	
Souscription au sous-comptoir des chemins de fer.	205,549	50	
Caisse.	2,288,579	41	
Rente immobilisée	25,201	80	
DÉBITEURS DIVERS.			
Crédit mobilier.	12,797,046	65	14,270,764 10
Banquiers de Bordeaux et de Toulouse.	429,875	50	
Divers comptes courants.	1,045,841	93	
			316,718,620 50

AU 31 DÉCEMBRE 1859.

PASSIF.

	fr.	c.
Capital social, 250,000 actions de 500 francs chacune.	125,000,000	»
Fonds de réserve, et solde de la prime sur les actions.	8,267,523	75
Emprunts de 1836, 1837, 1838 et 1839 : — 449,788 obligations remboursables à 500 francs.	122,999,523	58
840 obligations du chemin de la Teste de 1,000 francs, remboursables à 1,250 francs	1,050,000	»
Subvention de l'Etat pour le chemin de Bordeaux à Cette.	53,000,000	»
Subvention de l'Etat pour les embranchements de Bayonne et de Perpignan.	16,500,000	»
Solde dû sur les intérêts des actions et obligations. .	5,885,086	85
Cautionnements des fournisseurs, entrepreneurs et employés	546,120	18
Dividende de 1839, à raison de 7 francs par action sur 238,354 actions en circulation au 31 décembre 1839.	1,668,558	»
Solde de l'exercice 1839.	2,226	16

EXCÉDANT DES RECETTES SUR LES DÉPENSES.

Chemins de fer (ancien réseau). . . .	10,478,817	39
Canaux	703,471	84
	<u>11,182,289</u>	<u>23</u>

APPLICATION DE L'EXCÉDANT.

Intérêt des actions pour l'exercice 1839	4,766,680	»
Moins le produit des placements de fonds. . . .	106,268	68
	<u>4,660,411</u>	<u>32</u>
Intérêts et amortissement des emprunts.	4,763,389	33
Fonds de réserve	87,924	42
Dividende de 1859, à raison de 7 francs par action sur 238,334 actions en circulation au 31 décembre 1859. . . .	1,668,338	»
Solde de l'exercice 1859	2,226	16
TOTAL ÉGAL.	11,182,289	23

516,718,620 50

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE.

STATUTS.

(Acte du 1^{er} août 1853, approuvé le 6 août 1853.)

TITRE PREMIER.

FORMATION. — OBJET. — DÉNOMINATION. — DOMICILE ET DURÉE
DE LA SOCIÉTÉ.

ART. 1^{er}. Il est formé entre les propriétaires des actions ci-après créées une société anonyme ayant pour objet l'exécution et l'exploitation d'un chemin de fer de Lyon à Genève, avec embranchement sur Bourg et Mâcon, tel qu'il est désigné au décret du 30 avril 1853, au cahier des charges y annexé et à la loi du 10 juin 1853.

2. La société prend la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève*.

3. Le siège de la société et son domicile sont établis à Paris (1).

4. La société commencera à partir de la date du décret qui l'aura autorisée, et finira avec la concession.

TITRE II.

DE LA CONCESSION.

5. La concession du chemin de fer de Lyon à Genève, avec embranchement sur Bourg et Mâcon, ayant été accordée à MM. *François Bartholony*, le général *Dufour*, *Hippolyte-Paul Jayr*, vicomte *Denis Benoist d'Azy*, *Edouard Blount* et compagnie, *Antoine-Pierre Hély d'Oissel*, *William Gladstone*, *Alexis de Monicault*, duc de *Galliera*, et *Christian Kohler*, ceux-ci mettent entièrement la société en leurs lieux et place, à la charge par elle de satisfaire à toutes les clauses et obligations qui résultent, pour lesdits concessionnaires, du décret du 30 avril 1853, du cahier des charges y annexé, de la loi du 10 juin

(1) Rue Laffitte, 17.

1855, et de la convention passée avec le conseil d'Etat du canton de Genève (1).

Les concessionnaires auront droit au remboursement des frais matériels relatifs à l'entreprise, jusqu'à la promulgation du décret approubatif des présents statuts.

Le compte de ces frais, appuyé des pièces justificatives, sera réglé par la première assemblée générale.

TITRE III.

FONDS SOCIAL. — ACTIONS. — VERSEMENTS.

6. Le fonds social est fixé à la somme de quarante millions de francs, divisé en quatre-vingt mille actions de cinq cents francs chacune.

Chaque action donne droit :

1° A une part proportionnelle dans la propriété de l'actif social ;
2° A un intérêt de quatre pour cent par an pendant la construction du chemin de fer ;

5° A une part proportionnelle dans les bénéfices nets de l'entreprise.

7. Les actions entièrement souscrites appartiendront aux personnes ci-après dénommées, dans les proportions suivantes : (Suit la liste de ces personnes.)

8. Le montant des actions est payable aux caisses qui seront désignées par le conseil d'administration, et aux frais des actionnaires.

Le premier versement est fixé à cent francs par action. Tout appel ultérieur de fonds devra être annoncé dix jours au moins avant l'époque fixée pour le payement, dans deux journaux d'annonces légales de Paris et de Lyon, et dans un journal de Genève désignés par le conseil d'administration.

Le conseil d'administration pourra autoriser le versement anticipé des actions, mais seulement par voie de mesure générale applicable à toutes les actions. Il fixera le taux de l'intérêt à servir aux actionnaires sur les versements anticipés.

9. Lorsque les versements auront atteint la somme de deux cents francs par action, il sera remis aux ayants droit des titres nominatifs négociables, indiquant les principales dispositions des présents statuts, lesquels seront, après le versement des cinq premiers dixièmes, échangés contre des titres définitifs au porteur.

Les souscripteurs originaires et les cessionnaires successifs sont solidairement garants, jusqu'à concurrence de la moitié du montant de chaque action.

(1) Voy. la *Notice historique*, à la suite des statuts de la compagnie.

10. Les titres nominatifs et les titres au porteur sont extraits d'un registre à souche, frappés du timbre sec de la compagnie, et revêtus de la signature de deux administrateurs, ou d'un administrateur et d'un employé délégué à cet effet par le conseil d'administration; chaque paiement fait sur le montant de l'action sera constaté sur les titres.

11. La cession des actions au porteur s'opère par la tradition du titre et celle des titres nominatifs, conformément à l'art. 36 du Code de commerce.

La société ne reconnaît d'autres transferts que ceux inscrits sur ses registres.

12. Le conseil d'administration pourra autoriser le dépôt et la conservation des titres dans la caisse sociale, et déterminera la forme des certificats de dépôt, les frais auxquels ce dépôt pourra être assujéti, le mode de délivrance et les garanties dont l'exécution de cette mesure doit être entourée dans l'intérêt de la société et des actionnaires.

13. Les actions sont indivisibles, et la société ne reconnaît qu'un seul propriétaire pour chaque action. Tous les copropriétaires d'une action seront tenus, dès lors, de se faire représenter auprès de la société par une seule et même personne.

14. Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre dans quelques mains qu'il passe; la possession d'une action emporte adhésion aux statuts de la société.

Les héritiers ou créanciers de l'actionnaire ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la société, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration; ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

15. A défaut de versement aux époques déterminées, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de cinq pour cent par an.

La société pourra exercer l'action personnelle contre les retardataires; elle pourra aussi, soit distinctement de la poursuite personnelle, soit concurremment avec elle, faire vendre les actions en retard.

A cet effet, les numéros de ces actions seront publiés dans les journaux indiqués à l'article 8; à partir du quinzième jour après cette publication, la société, sans mise en demeure et sans autre formalité ultérieure, aura le droit de faire procéder à la vente des actions sur duplicata à la Bourse de Paris et par le ministère d'un agent de change.

La vente sera faite aux risques et périls de l'actionnaire retardataire.

Les titres des actions ainsi vendues seront nuls de plein droit, et il sera délivré aux acquéreurs de nouveaux titres ayant le même numéro que les titres annulés. En conséquence, toute action qui ne

portera pas la mention régulière des versements qui auraient dû être opérés, cessera d'être admise à la négociation et au transfert.

L'imputation du prix à provenir de la vente, après déduction des frais et intérêts dus, s'opérera en commençant par les versements les plus anciennement exigibles; le déficit sera à la charge des obligés aux versements, mais dans les limites de l'article 17; l'excédant du prix de la vente, s'il y en a, appartiendra à l'actionnaire retardataire.

16. En cas de perte d'un titre nominatif, la compagnie ne peut être tenue d'en délivrer un nouveau que moyennant caution, conformément aux articles 151, 152 et 153 du Code de commerce.

Le nouveau titre sera délivré un an seulement après que la déclaration de perte aura été insérée dans les journaux désignés à l'art. 8.

La caution sera déchargée un an après avoir été fournie.

La déclaration de perte sera faite dans les termes et suivant la forme qui seront indiqués par le conseil d'administration.

17. Les actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du capital de chaque action; au delà, tout appel de fonds est interdit.

Dans le cas où, après la réception définitive de la ligne par le gouvernement, la totalité des versements n'aurait pas été appelée, le capital nominal des actions pourra être réduit, par délibération de l'assemblée générale, au chiffre des versements opérés à cette époque, et les actionnaires seront, dans ce cas, dispensés de tout versement ultérieur.

La délibération relative à cet objet ne sera exécutoire qu'après avoir été approuvée par le gouvernement.

TITRE IV.

ADMINISTRATION.

18. La compagnie est administrée par un conseil composé de quinze membres.

Chaque administrateur doit être propriétaire de cent actions, qui sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions.

Les titres de ces actions sont déposés à la caisse de la société.

19. Les administrateurs sont nommés par l'assemblée générale des actionnaires; leurs fonctions durent cinq années; ils peuvent être réélus; leur remplacement s'opère par cinquième, dans l'ordre fixé par un tirage au sort.

Dans le cas où il y aurait lieu de remplacer un ou plusieurs administrateurs par suite de décès, démission ou autre cause, le conseil pourvoira lui-même à son remplacement provisoire, jusqu'à la première assemblée générale, qui nomme définitivement; l'administra-

teur ainsi nommé ne reste en exercice que jusqu'à l'époque où devaient expirer les fonctions de celui qu'il remplace.

L'administrateur nommé provisoirement par le conseil d'administration a les mêmes pouvoirs que les autres membres du conseil.

20. Par dérogation à l'article 19 qui précède, le premier conseil d'administration sera composé des membres dont le noms suivent, savoir :

M. François Bartholony, rue de Larochefoucauld, 12; *président*.

M. Hély-d'Oissel, rue de Chaillot, 70; *vice-président, administrateur délégué*.

M. Ador, à Genève.

M. le comte Benoist d'Azy, rue de Grenoble-Saint-Germain, 86.

M. Blount, rue de la Paix, 3.

M. le général Dufour, à Genève.

M. O. Galline, à Lyon.

M. Girod (de l'Ain), rue de la Ferme-des-Mathurins, 17.

M. William Gladstone, à Londres.

M. Jayr, rue Chauchat, 12.

M. Kohler, à Genève.

M. Abel Laurent, rue de Berry, 2.

M. de Monicault, rue Neuve-des-Mathurins, 13.

M. le comte de la Panouse, rue du Faubourg-Saint-Honoré, 29.

M. Rivet, rue du Marché-d'Aguesseau, 8.

Ce premier conseil ne sera soumis à aucun renouvellement jusques et y compris une année après l'époque fixée par le cahier des charges pour la mise en exploitation de la ligne entière et de son embranchement (1).

Après cette époque, il sera nommé conformément à l'article 19.

21. Le conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la société.

Il passe et autorise les marchés de toute nature.

Il autorise les achats de terrains et immeubles nécessaires pour l'exécution et l'exploitation du chemin de fer.

Il règle les approvisionnements et autorise les achats de matériaux, machines et autres objets nécessaires à l'exploitation.

Il fixe les dépenses générales de l'administration.

Il autorise tout achat ou vente d'objets mobiliers.

Il autorise la vente des terrains et bâtiments qui deviennent inutiles, la recette des prix de vente.

(1) Tous ces administrateurs sont encore actuellement en fonctions. — On a ajouté au texte officiel des statuts la mention du président et du vice-président, et l'indication du domicile des administrateurs.

Il autorise toutes mainlevées d'opposition ou d'inscriptions hypothécaires, ainsi que tous désistements de privilège, avec ou sans paiements.

Il exerce toutes actions judiciaires et autorise tous compromis ou transactions.

Il détermine le placement des fonds disponibles, et règle l'emploi de la réserve.

Il autorise tous retraits, transferts, transports et aliénations de fonds, rentes et valeurs appartenant à la société; il donne toutes quittances.

Il arrête les règlements relatifs à l'organisation du service et à l'exploitation du chemin de fer, sous les conditions déterminées par le cahier des charges.

Il fait les traités relatifs à l'exécution de l'article 60 du cahier des charges.

Il adresse au gouvernement toutes demandes de prolongement du chemin de fer ou d'embranchement, sauf autorisation préalable ou ratification de ces demandes par l'assemblée générale.

Il nomme ou révoque tous employés et agents, détermine leurs attributions, et fixe leurs traitements et salaires.

Il traite, transige et compromet sur tous les intérêts de la compagnie.

Il détermine, dans les conditions du cahier des charges, les modifications à apporter au tarif, les transactions y relatives, et le mode de perception des prix du tarif.

Il statue sur tous les intérêts qui rentrent dans l'administration de la société.

Il soumet à l'assemblée générale, sauf ce qui est dit ci-après, article 22, toutes propositions d'emprunts, de prolongement ou d'embranchement, de fusion ou traités avec d'autres compagnies, de prolongation ou renouvellement de la concession, de modifications ou addition aux statuts, et notamment d'augmentation du fonds social et de prorogation ou dissolution de la société.

Il consent à tous les changements que le gouvernement jugerait nécessaire d'apporter aux statuts, à l'occasion de modifications et additions votées par l'assemblée générale.

22. Le conseil d'administration pourvoit à la négociation des emprunts votés par l'assemblée générale.

Tous pouvoirs sont, dès à présent, donnés au conseil d'administration, sans qu'il soit besoin de l'assentiment de l'assemblée générale pour négocier, aux termes et dans les limites des articles 5 et 6 du cahier des charges de la concession, les emprunts que la société est autorisée à contracter sous la garantie de l'État. La négociation aura lieu au moyen de l'émission d'obligations ou de tous autres titres pour

lesquels le conseil d'administration fixera le taux de l'intérêt et les conditions de l'amortissement.

23. Le conseil d'administration peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à telle personne que bon lui semble, mais seulement par un mandat spécial et pour un objet déterminé.

Il peut aussi déléguer à un ou plusieurs de ses membres la totalité ou partie de ses pouvoirs généraux pour l'administration des affaires sociales.

24. Conformément à l'article 32 du Code de commerce, les membres du conseil d'administration ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ou solidaire relativement aux engagements de la société.

Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

25. Le conseil d'administration nomme chaque année un président et un ou deux vice-présidents.

En cas d'absence du président et des vice-présidents, le conseil désigne celui de ses membres qui doit remplir les fonctions de président.

Le président et les vice-présidents peuvent être réélus.

26. Le conseil d'administration se réunit aussi souvent que l'intérêt de la société l'exige, et au moins deux fois par mois. Les décisions sont prises à la majorité des membres présents ; en cas de partage, la voix du président est prépondérante.

La présence de quatre administrateurs est nécessaire pour valider les délibérations.

Dans le cas où quatre administrateurs seulement sont présents, les délibérations ne sont valables qu'autant qu'elles sont prises à l'unanimité.

27. Nul ne peut voter par procuration dans le conseil d'administration de la compagnie.

Dans le cas où deux membres dissidents sur une question demanderaient qu'elle fût ajournée jusqu'à ce que l'opinion d'un ou de plusieurs administrateurs absents fût connue, il pourra être envoyé à tous les administrateurs absents une copie ou un extrait du procès-verbal, avec invitation de venir voter dans une prochaine réunion, dont le jour sera fixé par la lettre d'invitation, et à huitaine, au plus tôt, ou d'adresser par écrit leur opinion au président; celui-ci en donnera lecture au conseil, après quoi la décision sera prise à la majorité des membres présents.

Dans aucun cas l'application de la disposition qui précède ne peut retarder l'accomplissement des obligations imposées à la compagnie par le cahier des charges de la concession, ni l'exécution des injonctions qui seraient notifiées par le gouvernement, en vertu du cahier des charges.

28. Les délibérations du conseil d'administration sont constatées par des procès-verbaux signés par le président et deux membres ayant pris part à la délibération.

Les copies ou extraits de ces délibérations, à produire en justice ou ailleurs, sont signées par le président ou par celui des membres qui en remplit les fonctions.

29. Les transferts de rentes et effets publics appartenant à la société, les actes d'acquisition, de vente et d'échange des propriétés immobilières de la société, les transactions, marchés et actes engageant la société, les acquits et endossements, ainsi que les mandats sur la banque et sur tous les dépositaires des fonds de la compagnie, doivent être signés par deux administrateurs, à moins d'une délégation expresse du conseil à un seul administrateur ou à toute autre personne.

30. Les fonctions des administrateurs sont gratuites ; ils reçoivent des jetons de présence dont la valeur est fixée par l'assemblée générale.

TITRE V.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

31. L'assemblée générale, régulièrement constituée, représente l'universalité des actionnaires ; ses décisions sont obligatoires pour tous, même pour les absents.

32. L'assemblée générale des actionnaires se réunit chaque année dans le courant du mois d'avril. En outre, le conseil d'administration peut convoquer extraordinairement une assemblée générale, toutes les fois qu'il en reconnaît l'utilité.

33. Tout titulaire ou porteur de vingt actions est de droit membre de l'assemblée générale.

Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires s'il n'est actionnaire lui-même ; la forme des pouvoirs est déterminée par le conseil d'administration.

L'assemblée générale est régulièrement constituée lorsque les actionnaires présents sont au nombre de trente au moins, et représentent le dixième du capital au minimum.

34. Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne remplissent pas les conditions ci-dessus imposées pour constituer l'assemblée générale, il est procédé à une seconde convocation à vingt jours d'intervalle.

Les délibérations prises par l'assemblée générale, dans cette seconde réunion, sont valables, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées ; mais elles ne peuvent porter que

sur des objets mis à l'ordre du jour de la première réunion et indiqués dans les avis de convocation.

55. A l'exception du cas prévu par le paragraphe 2 de l'article 22, les délibérations relatives aux emprunts, demandes d'embranchement ou de prolongement, renouvellement de concession ou concessions nouvelles, ainsi que celles qui auraient pour objet des traités d'acquisition, apports, réunions, fusions ou alliances avec d'autres compagnies, à la modification des statuts, et notamment à l'augmentation du fonds social et à la prorogation ou dissolution de la société, ne peuvent être prises que dans une assemblée générale réunissant le cinquième au moins du fonds social.

Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne rempliraient pas les conditions imposées par le paragraphe qui précède, pour la validité des opérations de l'assemblée générale, il sera procédé à une seconde convocation à un mois d'intervalle.

Les décisions relatives aux objets mentionnés dans le paragraphe 1^{er} du présent article ne sont obligatoires qu'après avoir été approuvées par le gouvernement.

56. Les délibérations de l'assemblée générale, réunie en vertu de cette deuxième convocation, seront valables, pourvu que les actionnaires, au nombre de trente, représentent au moins le dixième du fonds social.

57. Les convocations ordinaires et extraordinaires sont annoncées par un avis inséré, trente jours au moins avant l'époque de la réunion, dans les journaux désignés en l'article 8; ce délai est réduit à quinze jours dans le cas de la seconde convocation.

La réunion a lieu à Paris, au lieu désigné par la convocation.

Lorsque l'assemblée générale a pour objet de délibérer sur les propositions mentionnées en l'article 53, les avis de convocation doivent en faire mention.

58. Les propriétaires d'actions domiciliés en France, ou leurs fondés de pouvoirs doivent, pour avoir le droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres et leurs procurations au siège de la compagnie, à Paris, huit jours avant l'époque fixée pour la réunion.

Les actionnaires domiciliés à l'étranger peuvent faire le dépôt de leurs titres entre les mains des personnes qui seront désignées par le conseil d'administration, et les certificats de dépôt, de même que les procurations, devront être déposés à Paris dans le délai ci-dessus indiqué.

Il est remis à chaque déposant une carte d'admission; cette carte est nominative et personnelle. Les certificats de dépôt mentionnés en l'article 12 donnent droit, par le dépôt de vingt actions ou plus, à la remise des cartes d'admission à l'assemblée générale, pourvu que le

dépôt des titres ait eu lieu plus de huit jours avant l'époque fixée pour l'assemblée générale.

39. L'assemblée générale est présidée par le président ou le vice-président du conseil d'administration, et, en cas d'empêchement, par le membre que le conseil d'administration aura désigné à cet effet.

Les deux plus forts actionnaires présents remplissent les fonctions de scrutateurs, et, sur leur refus, les deux plus forts actionnaires après eux, jusqu'à acception.

Le secrétaire est désigné par le bureau.

40. L'assemblée générale entend et discute les comptes, et les approuve, s'il y a lieu.

Elle fixe les dividendes.

Elle nomme les administrateurs en remplacement de ceux dont les fonctions sont expirées, ou qu'il y a lieu de remplacer par suite de décès, de démission ou autre cause.

Elle statue sur les propositions d'acquisitions et aliénations d'immeubles autres que ceux désignés au paragraphe 3 de l'article 21.

Elle délibère sur les propositions qui doivent lui être soumises en exécution des présents statuts, et donne au conseil d'administration les pouvoirs nécessaires.

Elle prononce enfin, en se renfermant dans les limites des statuts, sur tous les intérêts de la société.

41. Les délibérations de l'assemblée générale sont prises à la majorité des voix des membres présents ou représentés.

La majorité doit être des deux tiers, dans le cas où les délibérations portent sur les objets spécifiés en l'article 55.

Vingt actions donnent droit à une voix, sans que le même actionnaire puisse avoir plus de dix voix, soit par lui-même, soit comme fondé de pouvoirs.

42. Les délibérations de l'assemblée générale, prises conformément aux statuts, obligent les actionnaires.

Elles sont constatées par des procès-verbaux signés par les membres du bureau, ou au moins par la majorité d'entre eux. Les extraits de ces procès-verbaux à produire en justice sont certifiés par le président du conseil d'administration.

43. Une feuille de présence, destinée à constater le nombre de membres assistant à l'assemblée et celui des actions représentées par chacun d'eux, demeure annexée à la minute de chacun des procès-verbaux, ainsi que les pouvoirs.

Cette feuille est signée par chaque actionnaire en entrant en séance.

TITRE VI.

INTÉRÊTS. — COMPTES ANNUELS. — DIVIDENDES. — FONDS DE RÉSERVE.
— AMORTISSEMENT.

44. Pendant l'exécution des travaux, et jusqu'après l'achèvement de la ligne entière et de son embranchement, il sera payé aux actionnaires un intérêt de quatre pour cent par an sur les sommes par eux versées, sauf ce qui sera déterminé, pour les versements anticipés, par les décisions du conseil d'administration, ainsi qu'il a été dit à l'article 8.

Il sera pourvu à ce paiement :

1^o Au moyen de l'intérêt afférent aux placements de fonds effectués par la compagnie, des revenus des diverses parties de la ligne mises en exploitation, ainsi que de tous les produits accessoires de l'entreprise ;

2^o En cas d'insuffisance, au moyen de la garantie de l'État, en se conformant à l'article 6 du cahier des charges ; enfin, s'il y a lieu, par un prélèvement sur le capital social.

45. Jusqu'à l'achèvement de la ligne entière et de son embranchement, le compte des recettes et des dépenses de l'exploitation sera arrêté et soumis chaque année à l'assemblée générale.

Le produit net, déduction faite de toutes les dépenses d'entretien et d'exploitation, sera employé, en premier lieu, à effectuer les paiements d'intérêts prévus par l'article précédent.

L'excédant, s'il y en a, sera employé, jusqu'à concurrence d'un quart, à la restitution des intérêts qui auraient pu être prélevés sur le fonds social, et le surplus pourra être distribué à titre de dividende.

46. Après la mise en exploitation de la ligne entière et de son embranchement, un inventaire général de l'actif et du passif de la société sera dressé le 31 décembre de chaque année ; cet inventaire sera soumis à l'assemblée générale des actionnaires dans sa réunion annuelle.

47. Les produits de l'entreprise serviront d'abord à acquitter les dépenses d'entretien et d'exploitation du chemin, les frais d'administration, l'intérêt et l'amortissement des emprunts, et généralement toutes les charges sociales.

48. Après le paiement des charges mentionnées dans l'article précédent, il est prélevé chaque année, sur les bénéfices nets :

1^o Une retenue destinée à constituer un fonds d'amortissement, et calculée de telle sorte que le capital social soit complètement amorti cinq ans avant l'expiration de la concession ;

2^o Trois pour cent dudit capital, destiné à servir, pour les actions amorties ou non amorties, un intérêt annuel de trois pour cent, la

portion afférente aux actions amorties devant être versée au fonds d'amortissement, afin de compléter l'annuité nécessaire pour amortir la totalité du capital dans le délai ci-dessus fixé.

A défaut de ressources suffisantes, il sera pourvu, jusqu'à concurrence de trois pour cent, au paiement de cet amortissement et de cet intérêt, au moyen des sommes qui seraient dues par l'État, à raison de la garantie d'intérêt accordée à la société.

Cinq pour cent au moins du produit net de l'entreprise seront affectés ensuite à la constitution d'un fonds de réserve destiné à faire face aux dépenses imprévues.

Quand ce fonds de réserve aura atteint deux millions de francs, le prélèvement ci-dessus pourra être suspendu ; il reprendra son cours aussitôt que le fonds de réserve sera descendu au-dessous de ce chiffre.

Le surplus des produits sera réparti entre toutes les actions amorties ou non amorties, sauf l'application de l'article 8 du cahier des charges relatif au partage, entre l'État et la compagnie, de la portion des produits excédant huit pour cent du capital dépensé.

La portion afférente aux actions amorties sera distribuée aux propriétaires des titres qui auront été délivrés en échange de ces actions.

49. Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie de l'annuité par lui garantie, les produits nets de l'entreprise, excédant trois pour cent, seront, les années suivantes, exclusivement employés au remboursement des sommes par lui versées.

50. Lorsque l'État aura été ainsi remboursé des sommes qu'il aura pu payer en raison de sa garantie, s'il est arrivé que, dans le cours d'une ou de plusieurs années, les actions n'ont pas reçu l'intérêt de trois pour cent, ou que le service de l'amortissement a éprouvé quelque altération, les produits libres destinés à être répartis à titre de dividende seront employés jusqu'à due concurrence, et avant toute répartition de dividende, à compléter le fonds d'amortissement et d'intérêt de trois pour cent sur toutes les actions pour les années où ce fonds et ces intérêts n'auraient été servis qu'incomplètement.

51. Le fonds d'amortissement se compose :

- 1^o Du prélèvement annuel stipulé en l'article 48 qui précède ;
- 2^o Des intérêts afférents aux actions amorties ;
- 3^o De l'intérêt des sommes non encore employées à l'amortissement.

Ce fonds est employé chaque année, jusqu'à due concurrence, à compter de l'année qui suivra la mise en exploitation de la ligne entière et de l'embranchement de Mâcon, au remboursement d'un nombre d'actions à déterminer comme il est dit en l'article suivant.

52. La désignation des actions à amortir a lieu au moyen d'un tirage au sort qui se fait publiquement à Paris, chaque année, aux époques et suivant les formes déterminées par le conseil d'administration.

Les numéros des actions désignées par le sort pour être remboursées seront publiés dans les journaux indiqués en l'article 8.

Les propriétaires des actions désignées par le tirage au sort pour le remboursement recevront, en numéraire, le capital de leurs actions et les dividendes jusqu'au jour indiqué pour le remboursement, et, en échange de leurs actions primitives, des actions spéciales qui ne donnent plus droit qu'à la part proportionnelle des bénéfices mentionnés dans le dernier paragraphe de l'art. 48.

Ces actions conservent, pour les attributions relatives à l'administration et pour le vote aux assemblées, les mêmes droits que les actions non amorties.

53. Le paiement des intérêts et des dividendes se fait aux époques et aux caisses qui seront désignées par le conseil d'administration.

Tous intérêts et dividendes qui n'ont pas été touchés à l'expiration de cinq années après l'époque de leur échéance sont acquis à la société, conformément à l'article 2277 du Code Napoléon.

TITRE VII.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES. — LIQUIDATION. — CONTESTATIONS.

54. Lors de la dissolution de la société, à quelque époque et pour quelque cause qu'elle avenge, le conseil d'administration convoque immédiatement l'assemblée générale et lui soumet un projet de liquidation.

L'assemblée détermine le mode de liquidation à suivre, et nomme, s'il y a lieu, les liquidateurs.

55. A l'expiration de la concession, toutes les valeurs provenant de la liquidation seront employées, avant toute répartition aux actionnaires :

1° A mettre le chemin en état d'être livré au gouvernement dans les conditions déterminées par le cahier des charges de la concession ;

2° A compléter l'amortissement des actions, dans le cas où il resterait encore des actions non amorties, auquel cas la somme disponible serait également répartie entre lesdites actions, jusqu'à concurrence de leur montant.

56. Toutes les contestations qui pourront s'élever pendant la durée de la société ou lors de sa liquidation, soit entre les actionnaires et la société, soit entre les actionnaires eux-mêmes, et à raison des affaires sociales, seront jugées par des arbitres, conformément aux articles 51 et suivants du Code de commerce.

57. Dans le cas de contestation, tout actionnaire doit faire élection de domicile à Paris, et toutes modifications et assignations sont vala-

blement faites au domicile par lui élu, sans avoir égard à la distance de la demeure réelle.

A défaut d'élection de domicile, cette élection a lieu de plein droit, pour les notifications judiciaires et extrajudiciaires, au parquet du procureur impérial près le tribunal de première instance du département de la Seine.

Le domicile élu formellement ou implicitement, comme il vient d'être dit, entraîne attribution de juridiction aux tribunaux compétents du département de la Seine.

NOTICE HISTORIQUE.

La loi du 10 juin 1853 a accordé une subvention de 15 millions de francs pour la construction du chemin de fer de Lyon à Genève avec embranchement sur Bourg et Mâcon.

La convention passée avec le conseil d'Etat du canton de Genève, mentionnée ci-dessus à l'art. 5 des statuts, est du 27 octobre 1852. Elle porte concession du droit d'établir un chemin de fer en prolongement de celui venant de France et passant par le département de l'Ain.

Le 20 juillet 1854, une autre convention est intervenue entre les concessionnaires de ce chemin et le gouvernement de Genève pour la rédaction d'un cahier des charges applicable au territoire du canton.

Le 24 juillet 1854, une troisième convention a été conclue avec le même gouvernement en vue de régulariser la cession faite à la compagnie par les concessionnaires primitifs et de constituer la société anonyme sur le territoire du canton.

La durée de la concession sur le territoire suisse a été fixée à 99 ans.

Une subvention de 2 millions de francs a été accordée à la compagnie par le canton de Genève.

Le 4 août 1855, un embranchement de 11 kilomètres, de Genève à Versoix, a été ajouté à la concession de la compagnie sur le territoire suisse; mais cet embranchement a été aliéné par elle, ainsi qu'on le verra ci-après.

Le 7 mars 1857, un décret impérial a modifié le point d'arrivée du chemin de fer, à Lyon, pour le raccorder avec le chemin de Lyon à la Méditerranée.

La fusion de la compagnie de Lyon à Genève dans la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée a été arrêtée par deux traités qui portent la date des 19 décembre 1855 et 11 avril 1857. Toutefois la fusion des deux compagnies, bien qu'arrêtée d'une manière définitive, demeure suspendue, quant à son exécution et à ses effets, jusqu'à l'expiration de la seconde année d'exploitation complète de la ligne principale de Genève et de l'embranchement d'Ambérieux à Mâcon.

D'après les traités de fusion, le nombre d'actions de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée à attribuer à la com-

pagnie de Lyon à Genève sera calculé proportionnellement aux produits nets de l'exploitation des deux réseaux. La comparaison de ces produits s'effectuera d'après les résultats de la seconde année d'exploitation complète, du 1^{er} janvier au 31 décembre, du réseau de Genève.

Un désaccord s'est élevé entre les deux compagnies sur l'interprétation et l'application de cette clause du traité du 19 décembre 1855. La compagnie de Lyon à Genève soutenait que l'achèvement de son réseau et sa mise en exploitation complète avaient eu lieu dans le cours de 1859, et que par suite la répartition des actions entre les deux compagnies devait être calculée sur les produits des deux réseaux pendant l'année 1861. La compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée soutenait, au contraire, que les produits de l'année 1860, tant du réseau de la Méditerranée que du réseau de Genève, devaient servir de base à la répartition des actions entre les deux compagnies. Cette difficulté a été soumise à une commission arbitrale, et la commission a décidé, le 20 avril 1860, que le produit qui doit servir de base à la répartition des actions entre les deux compagnies sera calculé en prenant pour base la moyenne du produit net des années 1860 et 1861 tant du réseau de la Méditerranée que du réseau de Genève.

Le produit brut du réseau de Genève pendant l'année moyenne prise pour type sera augmenté de 36 p. c. et les frais d'exploitation de la compagnie de Genève pendant cette même année seront réduits à 40 p. c. dans le cas où ils dépasseraient de fait cette proportion.

On établira donc, d'une part, le revenu net du réseau de la Méditerranée, tel qu'il sera, en réalité, dans l'année prise pour type, et toute déduction faite du partage avec l'Etat, s'il y avait lieu, du service des emprunts et des charges de toute nature; d'autre part, le revenu net du réseau de Genève pendant la même année, en augmentant le produit brut de 36 p. c. et réduisant le coefficient des frais d'exploitation à 40 p. c. dans le cas où il excéderait ce chiffre, et déduction également faite du service des emprunts et des charges de toute nature, et le résultat de la comparaison entre les produits des deux réseaux, ainsi calculés, servira de base à la formation et à la répartition du nouveau capital social.

Les évaluations et les calculs dont les éléments ont été posés ci-dessus seront établis dans la supposition de l'achèvement complet de la ligne de Genève, avec les stations définitives et deux voies sur tout son parcours, y compris l'embranchement d'Ambérieux à Mâcon. Si ces travaux n'étaient pas, ainsi que le matériel nécessaire pour une bonne et complète exploitation, terminés ou livrés au moment de la réunion des deux réseaux, on évaluerait les dépenses restant à faire sur la ligne de Genève, et il serait tenu compte de ces dépenses dans la supputation des charges et des produits devant servir de base à la répartition du capital social entre les deux compagnies.

Dans le calcul des produits devant servir de base à la répartition des actions, il sera tenu compte des résultats de l'exploitation des embranchements qui auront été livrés à la circulation avant le 1^{er} janvier de l'année prise pour type, et quelle que soit l'époque de leur mise en exploitation. Il sera fait application de cette clause, notamment aux embranchements de Versoix et de Culoz, sur la ligne de Genève, et à l'embranchement de Toulon, sur la ligne de la Méditerranée.

En ce qui concerne l'embranchement de Toulon, s'il arrive qu'au moment de la réunion des deux réseaux, cet embranchement n'ait pas encore été mis en exploitation, le produit brut de cet embranchement sera calculé à raison de 1,500,000 fr., et il sera tenu compte des dépenses nécessaires pour le compléter dans l'évaluation des charges et des produits.

Le raccordement des deux chemins de fer à Lyon a été exécuté à frais communs par les deux compagnies. La dépense et les produits de ce raccordement ne seront pas compris dans la supputation du produit net de chaque compagnie.

Jusqu'à la réalisation de la fusion, les compagnies conservent leurs administrations distinctes. Toutefois la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée est chargée de la traction sur la ligne de Genève.

Les sommes nécessaires pour l'achèvement de la ligne de Genève sont réalisées et avancées par la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour le compte et aux frais de la compagnie de Genève.

Les traités de fusion entre les deux compagnies ont été approuvés par décret impérial du 19 juin 1857.

Par décret impérial du 24 juillet suivant, la compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève a été déclarée concessionnaire d'un embranchement se détachant dudit chemin à Culoz et aboutissant à la frontière sarde. Conformément à une convention conclue entre la France et la Sardaigne le 30 août 1858, et promulguée en France par décret du 14 décembre 1858, un pont fixe a été établi sur le Rhône, près de Culoz, à l'effet de raccorder le chemin de fer de Lyon à Genève avec le chemin de fer sarde Victor-Emmanuel. Ce pont a été exécuté aux frais des deux compagnies.

En vertu d'une convention conclue en 1858 avec la compagnie sarde du chemin de fer Victor-Emmanuel, cette dernière compagnie a pris l'exploitation dudit embranchement, et elle paye de ce chef à la compagnie de Lyon à Genève une redevance qui s'abaisse de 50 à 35 p. e. du produit brut à mesure que celui-ci s'élève de 20,000 fr. ou moins, à 30,000 fr. et au delà par kilomètre. La station de Culoz a été déclarée gare internationale par un traité avenu entre les Etats de France et de Sardaigne, le 8 janvier 1859, traité qui règle la présence et les opérations simultanées des douaniers français et sardes dans cette gare.

Dans le courant de l'année 1858, la compagnie de Lyon à Genève a vendu à la compagnie suisse du chemin de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise le tronçon de Genève à Versoix, moyennant le remboursement des dépenses faites et à faire pour sa construction et le paiement de la somme de 1,500,000 fr. qui représentait, pour la compagnie de Genève, le prix auquel elle avait obtenu la concession; mais il a été stipulé qu'elle conserverait l'exploitation de cet embranchement.

Le bail d'exploitation est soumis aux mêmes conditions que le bail de l'embranchement de Culoz. Il consacre une graduation identique dans l'établissement de l'échelle mobile qui règle la proportionnalité entre les frais d'exploitation et le produit brut.

Les traités relatifs aux embranchements de Culoz et de Versoix ont reçu l'approbation de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

On trouvera à la *Notice historique* sur cette dernière compagnie la longueur des lignes qui composent la concession de Lyon à Genève, lesquelles sont dès à présent soumises au cahier des charges qui régit la concession du chemin de fer de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

La situation financière de la compagnie au 31 décembre 1859 est détaillée dans le tableau qui suit.

COMPTE GÉNÉRAL

ACTIF.

COMPTE D'ÉTABLISSEMENT.		fr.	c.	fr.	c.
Ligne de Lyon à Genève.	95,683,591	19			
Matériel en service et en approvisionnement.	9,992,541	84			
Frais généraux de la société.	1,628,266	52		107,506,599	53
TRAVERSÉE DE LYON.					
Dépenses effectuées.	2,800,000	»			
A déduire : Les sommes reçues de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour sa quote-part dans les dépenses effectuées.	1,400,000	»		1,400,000	»
				108,706,599	53
COMPAGNIE DE LAUSANNE A FRIBOURG.					
Son compte de travaux.	3,508,562	89			
Partie du prix de la cession de Versoix proportionnelle aux dépenses effectuées.	1,515,711	08			
	4,824,273	97			
A déduire : Le solde créditeur de son compte courant	116,581	52		4,707,692	45
CAPITAL A RÉALISER.					
Versements en retard sur les actions et sur les obligations.	79,075	»			
Subvention du canton de Genève.	568,750	»		447,825	»
DÉBITEURS DIVERS.					
Compagnie de Lyon à la Méditerranée.	275,550	53			
Contribution au sous-comptoir des chemins de fer.	86,672	»			
Contribution à la Conférence des chemins de fer.	4,000	»			
Ville de Genève.	15,509	33			
Les banquiers de la compagnie	189,657	86			
Divers	156,202	59			
Exploitation. — Son compte général.	1,154,859	56		1,862,051	71
PORTEFEUILLE.					
Rentes 4 p. % du gouvernement du canton de Genève.				1,580,565	43
LIQUIDATION DES EXERCICES.					
Solde à porter à nouveau.				9,553,758	85
TOTAL.				126,840,250	99

AU 31 DÉCEMBRE 1859.

PASSIF.

FONDS SOCIAL ET SUBVENTIONS.		fr.	c.	fr.	c.
80,000 actions de 500 francs.	40,000,000	»			
Subvention du gouvernement français.	15,000,000	»			
— du canton de Genève.	2,000,000	»			
Partie du prix de la cession de Versoix proportionnelle aux dépenses effectuées	1,515,711	08		58,515,711	08
EMPRUNTS.					
1 ^{er} emprunt 3 %, 87,719 obligations.	24,999,915	»			
2 ^e emprunt, id., 54,545 —	14,553,498	24			
Emprunt en compte courant à la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée	22,854,692	79		62,588,106	03
AMORTISSEMENT DES EMPRUNTS.					
Solde de l'amortissement à reporter à nouveau.	545	50			
Obligations amorties à rembourser	156,000	»		156,545	30
DÉPENSES A RÉGLER.					
Compte courant des entrepreneurs.	57,845	17			
Compte de retenue.	552,150	14			
Compte de garantie.	55,956	85			
Mandats ordonnancés et non payés.	1,847,626	69		2,271,558	85
INTÉRÊTS ÉCHUS OU ARRIÉRÉS A PAYER.					
Sur les actions.	842,456	»			
Sur les obligations.	1,085,580	»		1,928,016	»
CRÉDITEURS DIVERS.					
Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel	57,058	74			
Divers en compte courant	1,745,254	99		1,800,315	75
TOTAL. . . .				126,840,250	99

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST.

STATUTS.

(Acte du 16 janvier 1854, approuvé le 21 janvier 1854.)

TITRE PREMIER.

CONSTITUTION DE LA SOCIÉTÉ. — OBJET. — DÉNOMINATION. — DOMICILE.
— DURÉE.

ART. 1^{er}. La société anonyme formée sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg*, pour l'exécution partielle et l'exploitation du chemin de fer de Paris à Strasbourg, avec embranchements sur Reims et sur Metz et la frontière de Prusse par Sarrebruck, réunit à ces concessions originaires celles des lignes ci-après, qui lui ont été concédées ou incorporées par décrets des 25 mars 1852 et 17 août 1853, et les conventions y annexées, savoir :

1^o Un chemin de fer de Metz à Thionville, avec prolongements sur la frontière de Belgique;

2^o Un chemin de fer de Paris à Mulhouse, avec embranchement sur Coulommiers ;

3^o Un chemin de fer de Nancy à Gray par Épinal et Vesoul ;

4^o Un chemin de fer de Paris à Vincennes et Saint-Maur ;

5^o Le chemin de fer de Montereau à Troyes ;

6^o Et le chemin de fer de Blesme à Gray.

Cette société prend la dénomination de *Compagnie des chemins de fer de l'Est*.

2. Le siège de la société et son domicile sont établis à Paris (1).

5. La société finira avec la concession, c'est-à-dire le 27 novembre 1954.

(1) Rue et Place de Strasbourg.

TITRE II.

CONCESSION.

4. L'adjudication de la concession originaire ayant été faite, pour le compte de la société, à MM. *Despans de Cubières, de Pellaprat, duc de Galliera et Blacque-Belair*, la société a été mise par eux entièrement en leurs lieu et place, à la charge par elle de satisfaire à toutes les clauses et conditions qui résultent, pour lesdits adjudicataires, tant de la loi du 19 juillet 1843 que du cahier des charges coté B, qui y est annexé, et du procès-verbal de l'adjudication.

La concession comprend en outre, ainsi qu'il a été dit plus haut, les lignes qui lui ont été concédées ou incorporées par décrets des 25 mars 1852 et 17 août 1853, et les conventions y annexées (1).

TITRE III.

FONDS SOCIAL. — ACTIONS.

5. Le fonds social se compose :

1^o Des souscriptions, apports et valeurs de toute nature appartenant à la société de Paris à Strasbourg, et qui composaient son fonds social aux termes des articles 5, 6 et 7 des statuts approuvés le 17 décembre 1843 ;

2^o Des avantages qui peuvent résulter, pour la société, des traités et conventions énoncés dans l'article 1^{er} ci-dessus ;

3^o D'une somme de cent vingt-cinq millions, divisée en deux cent cinquante mille actions, au moyen de la création de deux cent cinquante mille nouveaux titres de cinq cents francs chacun.

Le surplus du capital nécessaire au complément des sommes à dépenser pour l'exécution des lignes concédées, et pour faire face aux charges de toute nature résultant des conventions et décrets ci-dessus relatés, sera formée au moyen d'obligations émises conformément à l'article 7 de la convention du 17 août 1853.

Le fonds social, composé ainsi qu'il est dit ci-dessus, est divisé en cinq cent mille actions, appartenant, savoir :

Deux cent cinquante mille aux souscripteurs primitifs de la société du chemin de fer de Paris à Strasbourg ou à leurs ayants droit.

Les deux cent cinquante mille actions nouvelles, mises à la dispo-

(1) Voy. la *Notice historique*, à la suite des statuts de la compagnie.

sition des mêmes actionnaires en exécution du décret précité, ont été entièrement souscrites et réparties entre les personnes dénommées en l'état fourni par la société et qui demeurera annexé aux présents statuts.

6. Chaque action a droit à un cinq cent millième dans la propriété de l'actif social et dans les bénéfices de l'entreprise, sauf l'effet des dispositions transitoires stipulé à l'article 7.

7. Les deux cent cinquante mille actions nouvelles, créées conformément à l'article 5 ci-dessus, n'entreront en partage des bénéfices de l'entreprise, qu'à partir de leur libération complète, définitivement fixée au 1^{er} janvier 1857.

Jusqu'à cette époque, elles recevront seulement un intérêt de quatre pour cent par an, sur les sommes versées, et payable par semestre à la caisse de la compagnie les 1^{er} mai et 1^{er} novembre de chaque année.

8. Après l'approbation des présents statuts et le premier versement, il sera remis aux ayants droit des titres provisoires. Ces titres seront nominatifs.

9. Les souscripteurs originaires sont garants de leurs cessionnaires jusqu'à concurrence du versement des cinq premiers dixièmes du montant de chaque action.

Après le versement des cinq premiers dixièmes, les titres provisoires seront échangés contre des titres définitifs indiquant les principales dispositions des présents statuts.

10. Les titres provisoires et les titres définitifs sont revêtus de la signature de deux administrateurs et d'un agent délégué par le conseil. Ils sont frappés du timbre sec de la compagnie.

Chaque paiement fait sur le montant de l'action sera constaté sur le titre.

Les frais de transport sont à la charge de l'actionnaire qui le requiert; ils sont fixés à cinquante centimes par action.

11. Les actions définitives sont au porteur.

Toutefois, le conseil d'administration pourra délivrer des titres nominatifs en échange des actions au porteur.

La cession des actions au porteur s'opère par la tradition du titre, et celle des titres nominatifs, conformément à l'article 36 du Code de commerce.

12. Le conseil d'administration pourra autoriser le dépôt et la conservation des titres dans la caisse sociale; il déterminera la forme des certificats de dépôt, les frais auxquels ce dépôt pourra être assujéti, le mode de leur délivrance, et les garanties dont l'exécution de cette mesure doit être entourée, dans l'intérêt de la société et des actionnaires.

13. Les actions sont indivisibles, et la société ne reconnaît qu'un seul propriétaire pour chaque action.

14. Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre dans quelques mains qu'il passe. La possession d'une action emporte adhésion aux statuts de la société.

Les héritiers ou créanciers d'un actionnaire ne pourront, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la société, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration. Ils devront, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

15. Le montant de chaque action est payable, aux frais de l'actionnaire, à la caisse de la société, aux époques et dans les proportions déterminées par le conseil d'administration.

Après le premier versement, tout appel de fonds devra être annoncé, un mois au moins avant l'époque fixée pour le versement, dans deux des journaux d'annonces légales du département de la Seine, désignés conformément à la loi.

Le conseil d'administration pourra autoriser la libération anticipée des actions, mais seulement par voie de mesure générale applicable à toutes les actions et moyennant un intérêt dont le taux ne pourra excéder trois pour cent par an.

16. A défaut de versement aux époques déterminées, l'intérêt sera dû pour chaque jour de retard à raison de cinq pour cent par an.

Les numéros des actions en retard seront publiés dans les journaux indiqués à l'article 15 ci-dessus ; quinze jours après cet avis, et sans autre acte de mise en demeure, lesdites actions pourront être vendues sur duplicata, à la Bourse de Paris, par le ministère d'un agent de change, pour compte et au risque des actionnaires en retard, sans préjudice de l'action personnelle que la société pourra exercer contre les retardataires.

Les titres des actions ainsi vendues seront nuls de plein droit, et il en sera délivré aux acquéreurs de nouveaux ayant le même numéro que les titres annulés. En conséquence, toute action qui ne portera pas la mention régulière des versements qui auraient dû être opérés, cessera d'être admise à la négociation et au transfert.

17. Les actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du capital de chaque action ; au delà, tout appel de fonds est interdit.

TITRE IV.

CONSEIL D'ADMINISTRATION. — ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES.

Conseil d'administration.

18. La compagnie est administrée par un conseil composé de

vingt-cinq membres (1). Ils sont nommés par l'assemblée générale.

Chaque administrateur doit être propriétaire de cent actions, qui sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions.

Les titres de ces actions sont déposés dans la caisse de la société.

19. Les fonctions des administrateurs sont gratuites ; ils reçoivent des jetons de présence dont la valeur est fixée par l'assemblée générale. Toutefois il pourra être attribué aux administrateurs composant le comité dont il est question à l'art. 28 ci-après, une rémunération dont le chiffre sera réglé par l'assemblée générale des actionnaires.

20. Les administrateurs faisant partie du premier conseil resteront en fonctions pendant la durée des travaux à la charge de la compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg, conformément à la loi du 19 juillet 1845, et deux années après leur achèvement.

Après cette époque, cinq membres désignés par le sort seront renouvelés chaque année, jusqu'à la quatrième année inclusivement.

La 5^e année, les membres primitifs restants sortiront de droit.

Les renouvellements ultérieurs auront lieu d'année en année par cinquième et par ordre d'ancienneté.

Tout membre sortant peut être indéfiniment réélu.

(1) Ce conseil est actuellement composé comme suit :

M. le comte C. de Ségur, ancien pair de France, rue de Grenelle-Saint-Germain, 91, *président*.

M. le duc de Galliera, rue de Varennes, 55, *vice-président*.

M. Al. Baignères, ancien agent de change, ancien administrateur des Messageries royales, rue Blanche, 12.

M. Alph. Baude, inspecteur général des ponts et chaussées, rue Royale-Saint-Honoré, 13.

M. E. Chevandier, député au Corps législatif, rue de la Victoire, 22.

M. H. Davillier, président de la chambre de commerce de la Seine, rue Chauchat, 15.

M. A. d'Eichthal, banquier, rue Basse-du-Rempart, 50.

M. Dollfus-Mieg, rue Neuve de Luxembourg, 41.

M. V. du Bochet, président du conseil d'administration de la compagnie parisienne du gaz, rue du Faubourg-Poissonnière, 175.

M. Fol, banquier, rue du Faubourg-Poissonnière, 40 *bis*.

M. George, ancien président du tribunal de commerce de la Seine, rue Pigalle, 17.

M. Hainguerlot, rue de la Pépinière, 17.

M. H. Jayr, ancien ministre, ancien pair de France, rue Chauchat, 12.

M. Marcuard, banquier, rue Bergère, 18.

M. A. Perdonnet, ingénieur, à l'administration.

M. Emile Pereire, rue du Faubourg-Saint-Honoré, 55.

M. le baron James de Rothschild, rue Laffitte, 19.

M. Alphonse de Rothschild, régent de la banque de France, rue Saint-Georges, 15.

M. le baron Renouard de Bussierre, député au Corps législatif, à Strasbourg.

M. Roux, rue Caumartin, 9.

M. Touchard, ancien administrateur des Messageries royales, rue de la Ferme-des-Mathurins, 9.

21. Le conseil d'administration nomme chaque année un président et un vice-président.

En cas d'absence du président ou du vice-président, le conseil désigne celui de ses membres qui doit le remplacer.

Le président ou le vice-président peuvent être indéfiniment réélus.

22. Le conseil d'administration se réunit aussi souvent que l'intérêt de la société l'exige, et au moins une fois par mois. Les décisions sont prises à la majorité des membres présents ; en cas de partage, la voix du président est prépondérante.

La présence de sept administrateurs est nécessaire pour valider les délibérations. Lorsque sept membres seulement sont présents, les décisions doivent être prises à l'unanimité.

23. Nul ne peut voter par procuration dans le conseil d'administration de la compagnie.

Dans le cas où deux membres dissidents sur une question demanderaient qu'elle fût ajournée jusqu'à ce que l'opinion d'un ou plusieurs administrateurs absents fût connue, il pourra être envoyé à tous les administrateurs absents une copie ou un extrait du procès-verbal, avec invitation de venir voter dans une prochaine réunion, à jour fixe, ou d'adresser par écrit leur opinion au président. Celui-ci en donnera lecture au conseil ; après quoi la décision sera prise à la majorité des membres présents (article 12 de la loi du 15 juillet 1845).

Dans aucun cas, l'application de la disposition qui précède ne peut retarder l'accomplissement des obligations imposées à la compagnie par les cahiers des charges des concessions, ni l'exécution des injonctions qui lui seraient notifiées par le gouvernement en vertu desdits cahiers de charges.

24. Les délibérations du conseil d'administration sont constatées par des procès-verbaux signés par le président et deux des membres qui ont pris part à la délibération.

Les copies ou extraits de ces délibérations à produire en justice ou ailleurs sont signés par le président ou par le vice-président.

25. En cas de vacance d'une place d'administrateur, il y sera pourvu provisoirement par le conseil d'administration, à la majorité des membres restants. L'administrateur ainsi nommé provisoirement a les mêmes pouvoirs que les autres administrateurs.

Les administrateurs nommés en cas de vacance ne demeurent en fonctions que pendant le temps d'exercice qui restait à leurs prédécesseurs.

26. Le conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la société.

Il fixe les dépenses générales de l'administration.

Il passe les traités et marchés de toute nature ; autorise, effectue ou ratifie les achats de terrains et immeubles nécessaires pour l'exécution

et l'exploitation du chemin de fer ; il règle les approvisionnements et autorise l'achat des matériaux, machines et autres objets nécessaires à l'exploitation.

Il autorise toutes mainlevées d'oppositions ou d'inscriptions hypothécaires avec ou sans paiement.

Il autorise toutes actions judiciaires, tous compromis et toutes transactions.

Il détermine le placement des fonds disponibles, et autorise tous retraits de fonds et tous transferts de rentes et aliénations de valeurs appartenant à la société ; il donne toutes quittances.

Il règle l'emploi des fonds de la réserve.

Il fixe et modifie, soit les tarifs, soit le mode de perception, et fait les transactions y relatives, le tout dans les limites déterminées par le cahier des charges.

Il fait les règlements relatifs à l'organisation du service et à l'exploitation du chemin, sous les conditions déterminées par le cahier des charges.

Il nomme et révoque tous les agents et employés ; il fixe leurs attributions et leurs traitements.

Il statue sur tous les intérêts qui rentrent dans l'administration de la société.

27. Le conseil peut, avec l'approbation expresse de l'assemblée générale, autoriser tous emprunts avec ou sans affectation hypothécaire, et toutes conventions avec d'autres entreprises de chemins de fer.

Il peut également, avec la même approbation, ordonner la vente des immeubles jugés inutiles, et acheter des immeubles autres que ceux désignés à l'article 26 ci-dessus.

28. Le conseil d'administration peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs par un mandat spécial et pour une ou plusieurs affaires déterminées.

Il peut également déléguer ses pouvoirs généraux à un comité de direction composé de sept de ses membres, et qui ne pourra délibérer qu'à la majorité de quatre membres.

29. Conformément à l'article 52 du Code de commerce, les membres du conseil d'administration ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ou solidaire relativement aux engagements de la société.

Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

30. Les transferts de rentes et effets publics appartenant à la société, les actes d'acquisition, de vente et d'échange des propriétés immobilières de la société, les transactions, marchés et actes engageant la société, ainsi que les mandats sur la banque et sur tous les dépositaires de fonds de la société, doivent être signés par deux administrateurs, à moins d'une délégation expresse du conseil.

Assemblée générale des actionnaires.

51. L'assemblée générale, régulièrement constituée, représente l'universalité des actionnaires.

52. L'assemblée générale se compose de tous les titulaires ou porteurs de quarante actions anciennes ou nouvelles.

Nul ne peut représenter un actionnaire, s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale. La forme des pouvoirs sera déterminée par le conseil d'administration.

L'assemblée est régulièrement constituée lorsque les actionnaires présents sont au nombre de soixante au moins, et représentent au moins le vingtième du fonds social.

53. Les délibérations relatives aux emprunts devront être prises dans une assemblée générale réunissant au moins le dixième du fonds social et à la majorité des deux tiers des voix des membres présents, au nombre de soixante au moins.

Celles relatives à la modification éventuelle des statuts et aux autres objets définis dans le paragraphe 4 de l'article 42 devront être prises dans une assemblée réunissant au moins le cinquième du fonds social et à la même majorité.

54. Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne remplissent pas les conditions ci-dessus imposées pour la validité des délibérations de l'assemblée générale, il est procédé à une seconde convocation à vingt-cinq jours d'intervalle.

Cette seconde convocation est faite dans la forme prescrite par l'article 56 ; mais le délai entre la publication de l'avis et la réunion est réduit à vingt jours.

La carte d'admission délivrée pour la première assemblée est valable pour la seconde.

Les délibérations prises par l'assemblée générale dans la seconde réunion ne peuvent porter que sur les objets à l'ordre du jour de la première.

Ces délibérations sont valables, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées.

55. L'assemblée générale se réunit de droit, chaque année, au siège de la société, dans le courant du mois d'avril.

Elle se réunit en outre extraordinairement toutes les fois que le conseil d'administration en reconnaît l'utilité.

56. Les convocations ordinaires et extraordinaires sont faites par un avis inséré, un mois au moins avant l'époque de la réunion, dans deux journaux d'annonces légales du département de la Seine, désignés conformément à la loi.

Lorsque l'assemblée générale a pour but de délibérer sur les em-

prunts ou sur les propositions mentionnées au paragraphe 4 de l'article 42 ci-après, les avis de convocation doivent en indiquer l'objet.

37. Les possesseurs de quarante actions au porteur, ou plus, doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres et leurs procurations au siège de la société, à Paris ou à Londres, entre les mains des personnes désignées par le conseil d'administration, quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de chaque assemblée, et il est remis à chacun d'eux une carte d'admission ; cette carte est nominative et personnelle.

Les titres nominatifs de quarante actions, ou plus, donnent droit à la remise de cette carte d'admission à l'assemblée générale, pourvu que ces titres aient une date antérieure de quinze jours à l'époque fixée pour l'assemblée générale.

38. L'assemblée générale est présidée par le président ou par le vice-président du conseil d'administration, et, à leur défaut, par l'administrateur désigné par le conseil pour les remplacer. Les deux plus forts actionnaires présents remplissent les fonctions de scrutateurs.

Le bureau désigne le secrétaire.

39. Les délibérations de l'assemblée générale sont prises à la majorité des voix des membres présents.

40. Quarante actions donnent droit à une voix ; le même actionnaire ne peut réunir plus de dix voix, soit par lui-même, soit comme fondé de pouvoirs.

En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

41. Le nombre d'actions dont chaque actionnaire est possesseur est constaté par sa carte d'admission.

42. L'assemblée générale entend et approuve les comptes.

Sur la proposition du conseil d'administration, elle délibère :

Sur les emprunts et acquisitions ou aliénations d'immeubles ;

Sur les questions de prolongements ou d'embranchements, de fusion ou de traités avec d'autres compagnies, de prolongation ou de renouvellement de concessions, de modifications ou additions aux statuts, et notamment de l'augmentation du fonds social et de prorogation de la société. Elle donne les pouvoirs nécessaires à cet effet.

Elle nomme les administrateurs en remplacement de ceux dont les fonctions sont expirées, ou qu'il y a lieu de remplacer par suite de décès, démission ou autre cause.

Elle prononce, sur la proposition du conseil d'administration et en se renfermant dans les limites des statuts, sur tous les intérêts de la société.

43. Les délibérations de l'assemblée générale, prises conformément aux statuts, obligent tous les actionnaires.

Elles sont constatées par des procès-verbaux signés par les membres du bureau.

TITRE V.

COMPTES ANNUELS. — INTÉRÊTS. — DIVIDENDES — FONDS DE RÉSERVE.
— AMORTISSEMENT.

44. Il sera dressé, chaque année, un inventaire général du passif et de l'actif de la société; cet inventaire sera soumis à l'assemblée générale des actionnaires dans la réunion du mois d'avril.

45. Les produits de l'entreprise serviront, d'abord, à acquitter les dépenses d'entretien et d'exploitation du chemin, les frais d'administration, l'intérêt de l'amortissement des emprunts qui auront pu être contractés, et généralement toutes les charges sociales.

46. A partir de la mise en exploitation de toutes les sections réunies, il sera prélevé sur l'excédant des produits annuels, après le paiement des charges mentionnées en l'article précédent, une retenue destinée à constituer un fonds de réserve pour les dépenses imprévues. (La quotité de cette retenue ne pourra être inférieure à cinq pour cent du produit net.)

47. Sur l'excédant des produits, après le paiement des charges détaillées en l'article 45, il est prélevé chaque année :

Une retenue destinée à constituer un fonds d'amortissement, et calculé de telle sorte que le capital social soit complètement amorti cinq ans avant l'expiration de la concession, conformément au tableau ci-annexé;

Quatre pour cent du capital social, pour le montant en être employé à servir aux actions amorties et non amorties un premier dividende de quatre pour cent par an; ce premier dividende afférent aux actions amorties devant être versé au fonds d'amortissement, afin de compléter la somme nécessaire pour amortir la totalité des actions dans le délai prescrit.

Le surplus des produits annuels sera réparti également entre toutes les actions amorties ou non amorties; la portion afférente aux actions amorties sera distribuée aux propriétaires des titres qui auront été délivrés en échange de ces actions, ainsi qu'il sera dit article 49, le tout sauf l'application de l'article 24 du cahier des charges coté B, annexé à la loi du 19 juillet 1845, relatif au partage, entre l'État et la compagnie, de la portion des produits excédant huit pour cent du capital dépensé, et réglé définitivement par l'article 6 de la convention du 17 août 1853 (1).

(1) Voy. la *Notice historique*, à la suite des statuts de la compagnie.

48. S'il arrivait que, dans le cours d'une ou de plusieurs années, les produits nets de l'entreprise fussent insuffisants pour assurer le remboursement du nombre d'actions à amortir, la somme nécessaire pour compléter le fonds d'amortissement serait prélevée sur les premiers produits nets des années suivantes, par préférence et antériorité à toute attribution de dividende aux actionnaires.

49. Le fonds d'amortissement, composé ainsi qu'il est dit dans les quatre articles précédents, sera employé chaque année, jusqu'à due concurrence, à compter du 27 novembre 1853, au remboursement d'un nombre d'actions déterminé, comme il est dit article 47.

La désignation des actions à amortir aura lieu au moyen d'un tirage au sort qui sera fait publiquement à Paris, chaque année, aux époques et suivant la forme qui seront déterminées par le conseil d'administration.

Les propriétaires des actions désignées par le tirage au sort pour le remboursement recevront en numéraire le capital effectivement versé de leurs actions et les dividendes jusqu'au jour indiqué pour le remboursement, et, en échange de leurs actions primitives, des actions spéciales dans la forme déterminée article 11.

Ces actions donneront droit à une part proportionnelle dans le partage des bénéfices mentionnés au dernier paragraphe de l'article 47.

Ces actions auront, du reste, pour les attributions relatives à l'administration et pour le vote aux assemblées, les mêmes droits que les actions non amorties.

Les numéros des actions désignées par le sort pour être remboursées seront publiés dans deux journaux d'annonces légales désignés conformément à la loi.

Le remboursement du capital de ces actions sera effectué au siège de la société, à partir du 1^{er} janvier de chaque année, pour l'année qui aura précédé.

50. Le paiement de quatre pour cent du capital social prélevé aux termes de l'article 47 a lieu le 1^{er} novembre de chaque année.

Le montant du dividende à distribuer conformément aux articles ci-dessus est fixé par l'assemblée générale des actionnaires, sur la proposition du conseil d'administration, dans sa réunion ordinaire du mois d'avril.

Le paiement de ce dividende a lieu chaque année le 1^{er} mai.

51. Le paiement des intérêts et dividendes se fait au siège de la société.

Tous intérêts et dividendes qui n'ont pas été touchés à l'expiration de cinq années, après l'époque de leur paiement dûment annoncée dans les deux journaux d'annonces légales du département de la Seine, désignés comme il a été dit ci-dessus, article 15, sont acquis à la société, conformément à l'article 2277 du Code civil.

52. Le maximum de la réserve est fixé à la somme de cinq millions de francs. Quand ce maximum sera atteint, le prélèvement destiné à le former sera suspendu. Il reprendra cours aussitôt que le fonds de réserve sera descendu au-dessous de ce chiffre.

53. Le conseil d'administration est autorisé à créer une caisse de retraite en faveur des employés qui auront servi vingt-cinq années et dont le traitement n'aura pas dépassé trois mille francs.

La dotation de cette caisse sera formée au moyen d'un prélèvement annuel sur les produits bruts de l'entreprise.

Dès à présent et à partir du 1^{er} janvier 1853, ce prélèvement est fixé à soixante et quinze mille francs par année. Il pourra être augmenté lors de l'ouverture de la ligne de Paris à Mulhouse, et à mesure de l'achèvement des embranchements; l'augmentation aura lieu proportionnellement à l'accroissement du personnel, par décision du conseil d'administration.

A l'expiration de la concession ou à la dissolution de la société, le fonds de réserve restera la propriété des actionnaires, grevé, toutefois, du service des retraites jusqu'à leur extinction.

Dans le cas où la jouissance de la compagnie viendrait à cesser avant que les vingt-cinq années à partir du 1^{er} janvier 1853 soient révolues, le capital provenant des prélèvements annuels et des intérêts produits restera la propriété des actionnaires.

TITRE VI.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES. — MODIFICATIONS. — LIQUIDATION.

54. Si l'expérience fait reconnaître la convenance d'apporter quelques modifications ou additions aux présents statuts, l'assemblée générale est autorisée à y pourvoir dans la forme déterminée par l'article 53, qui précède.

Les délibérations qui seraient prises en conséquence ne seront exécutoires qu'après avoir été approuvées par le gouvernement.

Tous pouvoirs sont donnés d'avance au conseil d'administration, délibérant à la majorité de ses membres, pour consentir les changements que le gouvernement jugerait nécessaire d'apporter aux modifications et additions votées par l'assemblée générale.

55. Lors de la dissolution de la société, l'assemblée générale, sur la proposition du conseil d'administration, déterminera le mode de liquidation à suivre.

56. A l'expiration de la concession, les sommes existant dans les caisses de la société et les valeurs provenant de la liquidation serviront, avant toute répartition aux actionnaires :

1^o A mettre le chemin de fer et ses dépendances de toute nature,

y compris la voie de fer et tout le matériel d'exploitation, en bon état d'entretien, pour être remis au gouvernement, le tout conformément aux dispositions des cahiers de charges ;

2^e A compléter l'amortissement des actions, dans le cas où il resterait encore des actions non amorties, auquel cas la somme disponible serait également répartie entre lesdites actions, jusqu'à concurrence de leur montant.

TITRE VII.

CONTESTATIONS.

57. Toutes contestations entre les sociétaires à raison des affaires sociales seront jugées par des arbitres, conformément aux articles 51 et suivants du Code de commerce.

58. Dans le cas de contestation, tout actionnaire devra faire élection de domicile à Paris, et toutes notifications et assignations seront valablement faites au domicile par lui élu, sans avoir égard à la distance de la demeure réelle.

A défaut d'élection de domicile, cette élection a lieu de plein droit, pour les notifications judiciaires et extrajudiciaires, au parquet de M. le procureur impérial près le tribunal de première instance du département de la Seine.

Le domicile élu formellement ou implicitement comme il vient d'être dit entraînera attribution de juridiction aux tribunaux compétents du département de la Seine.

NOTICE HISTORIQUE.

Les statuts primitifs de cette compagnie ont été approuvés le 17 décembre 1845.

Aux termes du cahier des charges annexé à la loi du 19 juillet 1843 qui a autorisé l'adjudication de sa première concession, l'Etat lui a livré les terrains, les terrassements, les ouvrages d'art, les stations, ateliers et maisons de garde du chemin de Paris à Strasbourg avec embranchement sur Reims, le tout représentant une dépense approximative de 117 millions de francs, à charge par la compagnie de fournir et de poser, à ses frais, la voie de fer et tous ses accessoires, de fournir le matériel et d'établir les clôtures dudit chemin, ainsi que d'exécuter à ses frais, risques et périls l'embranchement dirigé de Frouard sur Metz et à la frontière de Prusse, vers Sarrebruck.

Le 10 décembre 1851, la compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg, conjointement avec les compagnies de l'Ouest, du Nord, d'Orléans et de Paris à Lyon, a été déclarée concessionnaire d'un chemin de fer de ceinture reliant, à l'intérieur du mur d'enceinte des fortifications de Paris, les gares desdites compagnies. Voy. la *Notice historique* sur la compagnie du Nord, page 17.

Le jour suivant, elle a été autorisée, conjointement avec la compagnie du Nord, à construire un chemin de fer de raccordement entre les gares de la Chapelle et de la Villette. Ce raccordement relie les gares du Nord et de l'Est au chemin de fer de ceinture prémentionné.

Par la convention annexée au décret du 25 mars 1852, mentionné à l'article 1^{er} des statuts, la compagnie s'engagea à construire l'embranchement de Metz à Thionville et à prolonger cet embranchement jusqu'à la frontière française, dans la direction de Luxembourg.

Le 6 août 1853, un traité fut conclu entre la compagnie de Paris à Strasbourg et celle du chemin de fer de Montereau à Troyes, autorisée le 29 mai 1843 et adjudicataire dudit chemin, concédé, en vertu de la loi du 26 juillet 1844, par l'ordonnance royale du 14 décembre suivant. Par ce traité la compagnie de Paris à Strasbourg fut subrogée, activement et passivement, dans tous les droits de la compagnie de Montereau à Troyes, moyennant remboursement au pair de 40,000 actions de 500 fr., soit 20,000,000 de francs, dans lesquels se trouvait comprise une somme de 3 millions, prêtée par l'Etat à la compagnie cédante, en vertu de la loi du 9 août 1847, et qui a été remboursée directement par la compagnie de Paris à Strasbourg. 3,293 obligations de 1,000 fr. portant intérêt à 5 p. c. par an, remboursables à 1,250 fr., par tirages annuels, en 75 ans, à partir du 1^{er} juillet 1853, ont été, par suite dudit traité, mises à la charge de la compagnie.

Un autre traité fut conclu, le 26 juillet 1853, par la compagnie de Paris à Strasbourg, avec la compagnie du chemin de fer de Blesme et Saint-Dizier à Gray (jonction de la Marne à la Saône). Cette compagnie, autorisée comme société anonyme le 4 juin 1852, avait obtenu la concession dudit chemin par décret du 26 mars 1852. Par ledit traité, la compagnie de Paris à Strasbourg fut substituée dans tous ses droits moyennant paiement d'une somme de 8 millions de francs aux actionnaires, soit en espèces, soit en obligations de 500 fr. chacune, produisant 25 fr. d'intérêt par an et remboursables à 650 fr.

Ces deux traités furent approuvés par convention intervenue entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la compagnie, le 17 août 1853, et rendue définitive par décret impérial du même jour. La compagnie s'engagea, moyennant subrogation aux droits de l'Etat, à lui rembourser 12,600,000 fr. qu'il avait prêtés, en exécution de la loi du 15 juillet 1840, à la compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, compagnie qui devait bientôt se fusionner avec celle de Paris à Strasbourg. Aux termes de la convention du 17 août 1853, le remboursement aura lieu avec intérêts à 4 p. c. à dater du 8 mai 1856 en 41 annuités égales, dont la première est échue le 8 mai 1857.

Cette même convention du 17 août 1853 a concédé à la compagnie :

1^o Un chemin de fer de Paris à Mulhouse, par Nogent-sur-Seine, Troyes, Chaumont, Langres, Vesoul et Belfort, avec embranchement sur Coulommiers ;

2^o Un chemin de fer de Naney à Gray, par Epinal et Vesoul ;

5^e Un chemin de fer de Paris à Vincennes et Saint-Maur.

Enfin, préférence était stipulée au profit de la compagnie, à conditions égales, pour la concession de l'embranchement de Cocheren à Sarrebourg.

Telles étaient les concessions acquises à la compagnie de Paris à Strasbourg lorsqu'elle prit la dénomination de compagnie des chemins de fer de l'Est.

Depuis cette époque, de nouvelles lignes sont venues se joindre à son réseau.

Dès la fin de 1853, la compagnie des chemins de fer de l'Est acquérait tout l'avoir de la compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, dont les statuts et leurs modifications avaient été approuvés les 14 mai 1838, 15 avril et 17 août 1855. Cette compagnie avait exécuté la ligne de Strasbourg à Bâle, concédée en vertu de la loi du 6 mars 1858, et, le 25 février 1852, un décret lui avait concédé la ligne de Strasbourg à Wissembourg, avec subvention par l'Etat de 5 millions de francs. La réunion de ces concessions à celle de l'Est fut approuvée par décret du 20 avril 1854. Les actionnaires de Strasbourg à Bâle reçurent des obligations de 500 fr. en tout semblables à celles précédemment émises par la compagnie de l'Est pour la ligne de Blesme à Gray, et représentant ensemble un capital de 51,414,000 fr.

Cette compagnie, indépendamment du prêt qui lui avait été fait par l'Etat et dont nous avons déjà parlé, avait émis à deux reprises des obligations qui sont aujourd'hui à la charge de la compagnie de l'Est, savoir : en 1843, 2,775 obligations émises à 1,400 fr., remboursables à 1,250 fr. par tirages annuels de 1845 à 1891 et jouissant d'un intérêt annuel de 50 fr., payables par semestre ; en 1852, 20,000 obligations de 500 fr., portant 25 fr. d'intérêt annuel payables par semestre, et qui sont remboursables à 625 fr., par tirages annuels, dans le délai de 50 ans, de 1856 à 1905.

Le décret précité du 20 avril 1854 a fait, en outre, concession à la compagnie de l'Est d'un chemin de fer qui relie la ligne principale, sans solution de continuité, avec le chemin de fer du grand-duché de Bade. Il part de la gare de Strasbourg, franchit le Rhin au moyen d'un pont et aboutit à la rive gauche du Rhin, en face de Kehl. Par suite d'une convention internationale du 16 novembre 1857, homologuée par décret du 19 juin 1858, le pont sur le Rhin est construit à frais communs par le grand-duché de Bade et par la compagnie de l'Est.

En 1855, la compagnie a acheté le chemin de fer de Mulhouse à Thann, dont la concession a été accordée en vertu de la loi du 17 juillet 1837 et qui a été construit par une société en commandite, transformée ensuite en une société anonyme dont les statuts et leurs modifications ont été successivement approuvés par décrets des 30 juillet 1852 et 5 août 1854. Ce chemin a été acquis à la seule condition d'échanger les 5,200 actions de la société cédante contre 5,200 obligations de l'Est rapportant 25 fr. d'intérêt et remboursables à 650 fr., en 99 ans, et de servir les intérêts et l'amortissement du solde d'un emprunt de 400,000 fr., fait en 1843, ledit solde s'élevant à environ 200,000 fr.

La cession du chemin de Mulhouse à Thann à la compagnie de l'Est a été approuvée par décret du 29 mai 1858.

Le 21 janvier 1857, un décret a concédé à la compagnie de l'Est :

1^o Un embranchement dirigé de la ligne de Paris à Mulhouse sur Barsur-Seine ;

2^o Un chemin de fer reliant le chemin de Paris à Mulhouse avec celui de Paris à Vincennes et Saint-Maur.

Aux termes de la convention annexée au décret du 25 mars 1852, la compagnie de l'Est devait commencer les travaux de la section de Thionville à la frontière du grand-duché de Luxembourg, lorsque la ligne de raccordement du Luxembourg à la frontière française serait en cours d'exécution. Des lois en date des 25 novembre 1855 et 1^{er} décembre 1856, rendues dans le grand-duché, concédèrent ce raccordement, ainsi que d'autres sections de chemins de fer, à une compagnie formée en France, constituée en société anonyme sous l'autorité du gouvernement du grand-duché et sous la dénomination de société royale grand-ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg.

Le 10 juin 1857, les Etats de France et de Luxembourg (grand-duché) conclurent une convention pour l'établissement d'un chemin de fer international, et cette convention fut approuvée en France par décret du 12 juillet 1857.

Le moment était donc venu, pour la compagnie de l'Est, de commencer l'exécution des travaux sur la section de Thionville à la frontière du grand-duché.

C'est dans ces circonstances que, le 6 juin 1857, intervint un traité entre la compagnie de l'Est et la société royale grand-ducale par lequel la première s'est chargée d'exploiter, pendant une durée de 50 ans, avec son matériel, son personnel et ses propres moyens, les chemins de fer concédés à la seconde.

Ces chemins, dont le centre est la capitale du grand-duché, comprenaient, d'après les lois de concession, une étendue de 159 kilomètres, se divisant comme suit :

1^o La ligne de Luxembourg à la frontière française, vers Thionville. 17 kil. 5

2^o La ligne de Luxembourg à la frontière belge, vers Arlon. 17 " 5

3^o La ligne de Luxembourg à la frontière prussienne, vers Trèves. 54 " "

4^o La ligne du Nord, de Luxembourg à la frontière prussienne, par Weiswampach, dans la direction de Schleiden, Aix-la-Chapelle et Cologne 90 " "

Total. 159 kilom.

Mais, d'accord avec la compagnie de l'Est, d'une part la compagnie royale grand-ducale a obtenu, en 1858 du gouvernement du grand-duché l'autorisation de ne construire la section de Dickirch à Weiswampach (55 kil.), sur la ligne du Nord, que lorsque la Prusse aurait, de son côté, assuré la construction de la ligne ferrée qui doit relier Weiswampach à Aix-la-Chapelle et Cologne ; d'autre part, elle a obtenu, le 20 juin 1859, la concession d'un embranchement de 17 kilomètres, qui se détache de la ligne de France à Bettembourg et se dirige, à l'aide d'une partie commune d'une étendue de 3 kilomètres, dans la double direction de Rumelange et d'Esch, de telle sorte que la longueur totale du réseau que la compagnie est tenue de construire se trouve momentanément réduite à 121 kilomètres.

Aux termes de la convention du 6 juin 1857, l'exploitation par la compagnie de l'Est a commencé du jour où la section de la frontière française à Luxembourg, en contact continu avec les lignes de l'Est, a été exploitable.

L'exploitation comprend l'entretien pur et simple de la voie de fer, des terrassements, des ouvrages d'art, des bâtiments, des stations, le transport des voyageurs et des marchandises, l'entretien du matériel roulant et fixe et le service télégraphique.

Dans les frais d'exploitation ne sont pas comprises les dépenses pour agrandissements ou grosses réparations des bâtiments, extension des gares et de leurs voies, réfection totale ou partielle de la voie, et généralement tout ce qui tient à la construction ou peut résulter des vices ou de l'insuffisance du premier établissement. Ces sortes de dépenses restent à la charge de la société royale grand-ducale.

La compagnie de l'Est prélève sur les recettes :

1^o 500 fr. par an et par kilomètre exploité, à titre d'indemnité à forfait pour l'apport du matériel roulant, toutes les fois que les résultats de l'exploitation ne donneront pas lieu, entre les deux compagnies, au partage dont il sera ci-après parlé.

Ce prélèvement ne sera effectué, pour les années donnant lieu audit partage, que sous déduction d'une somme égale à la part revenant à la compagnie de l'Est.

2^o Le montant des dépenses de toute nature afférentes à l'exploitation, qui demeure fixé à forfait à un tantième pour cent de la recette brute, dans la proportion suivante :

65 p. c.	si le produit kilométrique annuel ne dépasse pas 10,000 fr.	
60 »	s'il dépasse 10,000 fr. sans être supérieur à .	15,000 »
55 »	s'il dépasse 15,000 fr. sans être supérieur à .	20,000 »
50 »	s'il dépasse 20,000 fr. sans être supérieur à .	25,000 »
45 »	s'il dépasse 25,000 fr. sans être supérieur à .	30,000 »
40 »	s'il est supérieur à 30,000 fr.	

La compagnie de l'Est tiendra compte intégralement à la société royale grand-ducale de l'excédant des recettes sur les dépenses calculées à forfait, comme il est expliqué ci-dessus, jusqu'à concurrence de trois millions de francs (ladite somme réduite à 2,250,000 fr. tant que la ligne du Nord n'aura pas été prolongée de Dickirch à Weiswampach), pour une année d'exploitation.

L'excédant au delà de cette somme sera partagé par moitié entre les deux compagnies, après prélèvement de la portion revenant au gouvernement grand-ducal, à titre de remboursement de la subvention qu'il a accordée à la société royale grand-ducale, et jusqu'à concurrence du montant de cette subvention qui est de trois millions.

52 kilomètres des chemins de fer du grand-duché sont en exploitation en 1860. La ligne de Luxembourg à Thionville a été ouverte le 11 août 1859, et celle de Luxembourg à Arlon le 15 septembre suivant. L'embranchement concédé le 20 juin 1859 a été ouvert dès le 23 avril 1860, sur la partie qui aboutit à Esch ; l'autre partie, qui aboutit à Rumelange et à la frontière française, vers Ottange, a été livrée à l'exploitation le 1^{er} juin 1860.

Le 3 juillet 1857, un décret a concédé à la compagnie de l'Est un chemin de fer se détachant d'un point de la ligne de Paris à Strasbourg, entre Saint-Gibrien et Châlons-sur-Marne et aboutissant au camp dit de *Châlons*, à Mourmelon.

Aux termes du même décret, pendant un délai de six ans, la compagnie

aura la préférence, à conditions égales, pour la concession d'un prolongement sur Sainte-Menehould.

En 1858, par suite d'un traité conclu avec la compagnie du chemin de fer Central suisse, la compagnie de l'Est a acquis un tronçon de raccordement qui se détache de la ligne de l'Est à la frontière française, près de Saint-Louis, et aboutit à Bâle, dans la gare du chemin de fer Central suisse. Ce raccordement, d'une longueur d'environ 2,000 mètres, avait été concédé à la compagnie du Central suisse par le gouvernement de Bâle.

Par traité en date du 12 mai 1857, la compagnie des chemins de fer des Ardennes et de l'Oise (aujourd'hui : compagnie du chemin de fer des Ardennes) s'est réunie à la compagnie de l'Est et lui a fait apport de ses concessions. La fusion des deux compagnies, bien qu'arrêtée d'une manière définitive, demeure suspendue quant à son exécution et à ses effets jusqu'à l'expiration de la deuxième année d'exploitation du réseau des Ardennes. On peut voir, à la suite des statuts de la compagnie du chemin de fer des Ardennes, les stipulations du traité de fusion. Ce traité a été approuvé par l'importante convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859, avenue entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie, convention qui a été rendue définitive par les décret et loi du 11 juin 1859.

Cette convention concède à la compagnie de l'Est un chemin de fer de Thann à Wesserling, formant le prolongement du chemin de Mulhouse à Thann. En outre, le ministre s'engage à lui concéder, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue, un chemin de fer dirigé de Mézières vers un point à déterminer de la ligne de Soissons à la frontière de Belgique, par Laon, Vervins et Hirson.

Au point de vue de l'application des clauses insérées dans ladite convention, la concession de la compagnie de l'Est sera considérée comme partagée en deux réseaux distincts. Les lignes qu'ils comprennent sont désignées dans le tableau suivant, qui indique la longueur en kilomètres de chacune d'elles, ainsi que le nombre des kilomètres en exploitation, en construction, ou à l'étude, au 31 décembre 1859 :

1^o L'ancien réseau, comprenant les lignes
énoncées ci-après :

De Paris à Strasbourg, avec embranchement sur
Reims et sur Mourmelon, et prolongement jusqu'à
Kehl 567
De Paris à Vincennes et Saint-Maur, avec raccorde-
ment sur la ligne de Mulhouse. 19
De Frouard à Metz et à la frontière prussienne. . . . 122
De Metz à Thionville et à la frontière du grand-du-
ché de Luxembourg 46
De Strasbourg à Wissembourg (1). 57
De Strasbourg à Bâle (2). 138
De Mulhouse à Thann (3). 14
De Thann à Wesserling 13
Le chemin de fer de ceinture de Paris, pour la part
afférente à la compagnie de l'Est (4).

Totaux. . . .

2^o Le nouveau réseau, comprenant les lignes
énoncées ci-après :

Lignes concédées à titre définitif :

De Paris à Mulhouse, avec embranchements sur Cou-
lommiers, Provins, Montereau et Bar-sur-Seine (5) . . 582
De Elsmes à Saint-Dizier et à Gray (6). 131
De Nancy à Gray, par Epinal (7). 177
De Reims à la frontière belge, par Mézières, Charle-
ville et Givet, avec embranchement sur Sedan. . . . 171
De Sedan à la ligne de Metz à Thionville, avec em-
branchement sur la frontière belge par Longwy. . . . 136
De Reims à la ligne de Paris à Soissons 55
De Reims à Laon. 52

Totaux . . .

Ligne concédée à titre éventuel :

De Mézières vers un point à déterminer de la ligne de
Soissons à la frontière de Belgique. 50

RÉCAPITULATION :

Ancien réseau.
Nouveau réseau { concessions définitives.
 { concession éventuelle.

Totaux généraux. . . .

Kilomètres			
Concédés.	Exploités.	En constr.	A l'étude.
567	558	9	
19	17	2	
122	122		
46	46		
57	57		
138	138		
14	14		
13			13
976	952	11	13
582	516	33	33
131	131		
177	50	32	95
171	112	59	
136		23	113
55		55	
52	52		
1,304	861	202	241
50			50
976	952	11	13
1,304	861	202	241
50			50
2,330	1,813	313	304
(8)	(8)		
			517

(1) Non compris 11 kilomètres, de Strasbourg à Vendenheim, portés à la ligne de Paris à Strasbourg.

(2) Non compris 2 kilomètres, de la frontière à Bâle.

(3) Non compris 6 kilomètres, de Mulhouse à Lutterbach, portés à la ligne de Strasbourg à Bâle.

(4) Le chemin de ceinture, commun aux compagnies de l'Est, de l'Ouest, du Nord, d'Orléans et de Paris à la Méditerranée, a une longueur de 17 kilomètres.

(5) Non compris 9 kilomètres, de Paris à Noisy, portés à la ligne de Paris à Strasbourg.

(6) Non compris 49 kilomètres, de Chaumont à Chalindrey, portés à la ligne de Paris à Mulhouse.

(7) Non compris 23 kilomètres, de Nancy à Blainville, portés à la ligne de Paris à Strasbourg, et 20 kilomètres, de Faverney à Vosoul, portés à la ligne de Paris à Mulhouse.

(8) Non compris 2 kilomètres, de la frontière à Bâle.

L'Etat garantit à la compagnie pendant 50 ans, à partir du 1^{er} janvier 1864, l'intérêt à 4 p. c. et l'amortissement calculé au même taux, pour un terme de 50 ans (soit ensemble 4 fr. 65 c. p. c.), du capital affecté au rachat ou à la construction des lignes composant le nouveau réseau.

Le capital garanti ne pourra excéder, pour l'ensemble des lignes rétro-cédées ou concédées à titre définitif, la somme totale de 505 millions de francs; et pour la ligne de Mézières vers un point à déterminer de la ligne de Soissons à la frontière de Belgique, la somme de 17 millions de francs.

Celles des lignes du nouveau réseau qui ne seront pas terminées avant le 1^{er} janvier 1864 ne participeront à la garantie d'intérêt qu'à partir du 1^{er} janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Jusqu'à l'époque où commencera, pour les lignes du nouveau réseau, l'application de la garantie d'intérêt, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour leur exécution seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront mises successivement en exploitation. En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissement seront portés au compte de premier établissement.

La garantie d'intérêt s'appliquera ainsi qu'il suit :

Il sera établi, chaque année, deux comptes distincts des produits nets, y compris les produits accessoires de toute nature,

1^o De l'ancien réseau ;

2^o Du nouveau réseau.

A partir du 1^{er} janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes comprises soit dans l'ancien soit dans le nouveau réseau, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau qui excédera un revenu net moyen de 27,800 fr. par kilomètre, sera appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'Etat.

Dans les années comprises entre le 1^{er} janvier 1864 et l'époque de l'achèvement complet de l'ensemble des lignes concédées, le chiffre de 27,800 fr. ci-dessus sera réduit de 200 fr. par chaque longueur de 100 kilomètres non livrée à l'exploitation, sans toutefois que la réduction totale puisse excéder 800 fr.

Les lignes de l'ancien réseau qui ne seraient pas terminées avant le 1^{er} janvier ne figureront, dans le compte des produits nets de ce réseau, qu'à partir du 1^{er} janvier qui suivra leur mise en exploitation.

En conséquence des dispositions qui précèdent, la garantie de l'Etat ne s'appliquera que dans le cas où les produits nets du nouveau réseau, accrus de l'excédant des produits de l'ancien réseau, ne couvriraient pas l'intérêt et l'amortissement à 4 p. c. du capital garanti par l'Etat.

Lorsque l'Etat aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité garantie, il en sera remboursé, avec les intérêts à 4 p. c. par an, sur les produits nets des lignes auxquelles est accordée la garantie de l'Etat, dès que ces produits nets, accrus de l'excédant des produits de l'ancien réseau, conformément à ce qui a été dit ci-dessus, dépasseront l'intérêt et l'amortissement garantis, et dans quelque année que cet excédant se produise.

L'art. 24 du cahier des charges annexé à la loi du 19 juillet 1845, l'article 6 de la convention du 17 août 1853 et l'art. 5 de la convention du 20 avril 1854 stipulaient le partage des bénéfices de l'entreprise entre l'Etat et la compagnie : ce partage s'exercera, à partir du 1^{er} janvier 1872, lorsque l'ensemble des produits nets, tant de l'ancien que du nouveau réseau, excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois 6 p. c. du capital

effectivement dépensé pour la construction des lignes rétrocédées par la compagnie des Ardennes et 8 p. c. du capital effectivement dépensé pour le surplus des lignes concédées à la compagnie de l'Est.

Les lignes qui ne seraient pas achevées avant ladite époque seront comprises dans le compte général du partage, à partir du 1^{er} janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Les obligations que la compagnie pourrait avoir à émettre pour l'exécution des travaux mis à sa charge, soit par la convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859, soit par des actes antérieurs, ne peuvent être émises qu'en vertu d'une autorisation du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, qui déterminera l'époque, le mode et la forme de ces émissions, et fixera les époques et la quotité des versements jusqu'à complète réalisation.

A la convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859 est annexé un cahier des charges qui régit toutes les lignes formant le réseau de la compagnie de l'Est et qui sera appliqué au réseau des Ardennes, dès que la fusion dont il a été parlé ci-dessus aura été réalisée.

Aux termes de l'art. 55 de ce cahier des charges, la durée de la concession sera de 99 ans. Elle a commencé à courir le 27 novembre 1855 et finira le 26 novembre 1954.

L'art. 57 de ce cahier des charges est conçu comme suit :

« A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

« Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

« Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

« Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison. »

SITUATION FINANCIÈRE.

Nous donnons ci-après, en un tableau, le bilan de la compagnie de l'Est au 31 mars 1860 (clôture de l'exercice 1859).

On y voit que les dépenses de premier établissement, depuis l'origine de la société jusqu'à la clôture de l'exercice 1859, s'élèvent à la somme de 642,990,099 fr. 92 c.

Cette somme se décompose comme suit dans les comptes de la compagnie :

ANCIEN RÉSEAU.

De Paris à Strasbourg et embranche- ment sur Reims.	93,951,962	17
Embranchement de Sarrebruck . . .	38,925,971	39
Embranchement de Metz à Thionville. . .	6,762,818	71
De Thionville vers Luxembourg . . .	1,490,538	35
De Strasbourg à Bâle.	50,592,169	93
De Strasbourg à Wissembourg. . . .	13,097,693	11
De Paris à Vincennes.	23,990,645	53
De Châlons à Mourmelon	3,144,953	35
Pont de Kehl	3,753,940	33
De Mulhouse à Thann	2,808,500	00
De Cocheren à Sarrebourg.	9,985	14
	<u>258,529,178</u>	<u>23</u>

NOUVEAU RÉSEAU.

De Paris à Mulhouse	133,558,772	41
De Blesme à Gray.	74,748,254	98
De Nancy à Gray et Vesoul.	14,177,349	60
Embranchement sur Provins	899,715	16
Embranchement sur Coulommiers. . .	1,646,106	50
Embranchement sur Bar-sur-Seine. . .	23,189	88
De Montereau à Flamboin.	22,218,603	72
	<u>269,271,972</u>	<u>25</u>

COMPTES COMMUNS AUX DEUX RÉSEAUX.

Participation au chemin de ceinture. . .	1,356,000	00
Intérêts payés aux actions et obliga- tions pendant la construction.	45,172,948	35
Matériel roulant et machines fixes . . .	88,660,001	09
	<u>133,188,949</u>	<u>44</u>
Total.	<u>642,990,099</u>	<u>92</u>

Les principales ressources à l'aide desquelles la compagnie a subvenu à ces dépenses se décomposent comme suit :

500,000 actions de 500 fr.	fr. 250,000,000	00
Obligations de 500 fr.; 3 o/o.	179,531,500	00
— — — 3 o/o.	176,878,824	91
— — des compagnies de Montereau, de Bâle et de Thann	<u>16,510,500</u>	<u>00</u>
	fr. 372,940,824	91

Subvention et prêt de l'Etat à la compagnie de Strasbourg à Bâle.	<u>15,600,000</u>	<u>00</u>
Total.	<u>fr. 638,540,824</u>	<u>91</u>

A la fin du mois de juin 1860, une souscription publique a été ouverte dans les bureaux de la Banque de France, pour le placement de 154,000 obligations 3 o/o de la compagnie de l'Est. L'émission a eu lieu au prix de 292 fr. 50 c., avec une bonification d'intérêt qui en fait ressortir le prix réel à 288 fr. 75 c.

BILAN AU

(CLOTURE DE

ACTIF.

VOIE ET MATÉRIEL.		fr.	c.
Dépenses de premier établissement, depuis l'origine jusqu'à la clôture de l'exercice 1859		642,990,099	92
Avances pour acquisitions de terrains à régulariser.	761,814 09		
Avances à divers entrepreneurs.	582,466 01		
		1,344,280	10
DOMAINE DE LA COMPAGNIE.			
Divers terrains et immeubles ne faisant pas partie de l'emprise des voies	2,926,547 79		
Etablissement des fours à coke, valeurs mobilières et immobilières	3,143,544 34		
		6,071,892	13
APPROVISIONNEMENTS GÉNÉRAUX.			
Magasins de l'Economat	240,635 79		
Objets du matériel fixe de la voie.	4,444,043 55		
Dépôts et ateliers du matériel.	4,500,259 53		
		8,984,938	69
FONDS DISPONIBLES.			
Caisse	1,596,853 51		
Banque de France.	276,792 47		
Effets à recevoir.	45,141 03		
		1,916,789	03
VALEURS DIVERSES.			
Cautionnement de la compagnie.	100,000 »		
Commandite dans le sous-comptoir des chemins de fer.	555,254 13		
Divers débiteurs.	604,724 50		
		1,259,958	63
LIQUIDATION DES TITRES.			
A recouvrer sur actions et obligations.		35,375	»
VALEURS DIVERSES EN DÉPOT.			
Caisse des retraites et cautionnements.		1,577,446	90
COMPTES COURANTS.			
Balance des comptes courants.		2,693,196	70
		666,873,977	12

31 MARS 1860.

L'EXERCICE 1859.)

PASSIF.

COMPTE CAPITAL.		fr.	c.	fr.	c.
497,817 actions	248,908,500 »				
366,659 obligations 5 o/o	178,481,427 50				
644,854 — 5 o/o	175,870,549 70				
24,847 — des anciennes compagnies	13,429,000 »				
Subventions et prêts de l'Etat.	14,678,048 79	633,367,523	99		
ACTIONS, OBLIGATIONS ET ENGAGEMENTS AMORTIS.					
2,183 actions	1,091,500 »				
2,189 obligations 5 o/o	1,070,072 50				
3,753 — 5 o/o	1,008,275 21				
1,586 — des anciennes compagnies	1,081,500 »				
Subventions et prêts de l'Etat	921,951 21	5,173,298	92	658,540,824	91
FONDS DE LA RÉSERVE.					
Réserve statutaire				4,643,827	61
LIQUIDATION DES TITRES.					
Intérêts et dividendes échus et non péri- més.	636,410 41				
Remboursement des titres amortis . . .	55,625 »				
Actions vendues	164,242 23				
Comptes divers	5,984 50			880,262	16
CRÉANCIERS DIVERS.					
Mandats, traites et bons à payer. . . .	1,527,869 25				
Compagnie d'Orléans	4,000,000 »				
Crédit mobilier.	99,402 40			5,627,271	65
RETENUES ET CAUTIONNEMENTS.					
Solde de divers comptes				2,428,699	65
CAISSE DES RETRAITES.					
Allocation de la compagnie et produit.				612,853	»
EXPLOITATION.					
Solde de l'exploitation, exercice de 1859 (à répartir)	9,530,000 »				
Exercices clos, balance des comptes à liquider	208,462 45				
Balance des opérations de l'exercice 1860.	4,581,775 71			14,140,258	14
				666,875,977	12

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

STATUTS.

(Acte du 13 juin 1855, approuvé le 16 juin 1855.)

TITRE PREMIER.

FORMATION ET OBJET DE LA SOCIÉTÉ. — DÉNOMINATION. — SIÈGE. — DURÉE.

ART. 1^{er}. Il est formé par ces présentes, entre les propriétaires des actions ci-après créées, une société anonyme ayant pour objet (1) :

1^o L'exploitation des chemins de fer :

De Paris à Saint-Germain, Argenteuil et Auteuil,

De Paris à Versailles (rive droite et rive gauche),

De Paris à Rouen,

De Rouen au Havre,

De Rouen à Dieppe et à Fécamp,

De l'Ouest,

De Paris à Caen et à Cherbourg ;

Tous ces chemins concédés par lois et décrets des 9 juillet 1855, 15 juillet 1840, 11 juin 1842, 19 juillet 1843, 13 mai 1851, 8 juillet 1852 et 18 août 1852 ;

2^o L'achèvement des travaux de ceux de ces chemins qui ne sont pas encore entièrement construits ;

3^o La construction et l'exploitation des lignes et embranchements désignés dans la convention passée, les 2 février et 6 avril 1855, avec M. le ministre des travaux publics, et définitivement concédés par le décret du 7 avril 1855 ;

4^o La construction et l'exploitation de toutes autres lignes de prolongement ou d'embranchement qui pourraient être concédées à la société.

Toutes ces concessions sont apportées par les comparants en leur noms et qualités susdites (2), et appartiendront à la société, aux charges, clauses et conditions énoncées :

(1) Voy. la *Notice historique*, à la suite des statuts de la compagnie.

(2) Ces noms et qualités sont indiqués dans le préambule de l'acte du 13 juin 1855, et l'on a jugé inutile de les reproduire ici.

1^o Dans le traité fait, le 30 janvier 1855, entre la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen et la compagnie des chemins de fer de Dieppe et de Fécamp ;

2^o Dans le traité de fusion fait, le 30 janvier 1855, entre les compagnies des chemins de fer de Paris à Saint-Germain, de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de l'Ouest, de Paris à Caen et à Cherbourg ;

3^o Dans la convention arrêtée, les 2 février et 6 avril 1855, entre M. le ministre des travaux publics et les cinq compagnies, et dans le cahier des charges annexé au décret du 7 avril 1855.

2. La société prend la dénomination de *Compagnie des chemins de fer de l'Ouest*.

3. Le siège de la société et son domicile sont établis à Paris (1).

4. La société commencera à partir de la date du décret qui l'aura autorisée, et finira avec la concession.

TITRE II.

DE LA CONCESSION.

5. Les comparants ès nom ayant apporté les lignes de chemins de fer concédées aux sociétés de Paris à Saint-Germain, Argenteuil et Auteuil, Paris à Rouen, Rouen au Havre, Dieppe et Fécamp, l'Ouest, Paris à Caen et à Cherbourg, la compagnie se trouve entièrement au lieu et place desdites sociétés.

La concession comprend, en outre, en vertu du décret du 7 avril 1855, les lignes et embranchements suivants :

Embranchement de Serquigny à Rouen ;

Embranchement de Lisieux à Honfleur ;

Embranchement dirigé d'un point, soit de la ligne de Paris à Caen, soit de la ligne de l'Ouest, sur la ligne de Mézidon au Mans ;

Chemin d'Argentan à Granville ;

Prolongement de Rennes à Brest ;

Prolongement de Rennes à Redon ;

Embranchement de Rennes à Saint-Malo ;

Chemin du Mans à Angers.

TITRE III.

FONDS SOCIAL. — ACTIONS. — VERSEMENTS.

6. Le fonds social, composé des apports mentionnés à l'article 5 et des valeurs de toute nature servant à l'exploitation, est divisé en

(1) Actuellement rue Saint-Lazare, 124.

trois cent mille actions donnant droit chacune à un trois cent millième dans la propriété de l'actif social et dans les bénéfices nets de l'entreprise.

Les actions sont au porteur ; toutefois, le conseil d'administration peut autoriser la délivrance de titres nominatifs.

7. Les titres définitifs ne seront remis aux propriétaires des actions de l'Ouest et de Cherbourg qui ont encore des versements à opérer, que sur les récépissés desdits versements.

Les actionnaires de ces deux compagnies qui n'opéreront pas leur versement aux époques déterminées devront l'intérêt, pour chaque jour de retard, à raison de cinq pour cent par an.

La société pourra exercer l'action personnelle contre les retardataires ; elle pourra aussi, soit distinctement de la poursuite personnelle, soit concurremment avec elle, faire vendre les actions en retard.

A cet effet, les numéros de ces actions seront publiés dans les journaux indiqués à l'article 52. A partir du quinzième jour après cette publication, la société, sans mise en demeure et sans autre formalité ultérieure, aura le droit de faire procéder à la vente des actions sur duplicata, à la bourse de Paris, et par le ministère d'un agent de change. La vente sera faite aux risques et périls de l'actionnaire retardataire.

L'imputation du prix à provenir de la vente, après déduction des frais et intérêts dus, s'opérera en commençant par les versements les plus anciennement exigibles ; le déficit sera à la charge des obligés aux versements, mais dans les limites de l'article 12 ; l'excédant du prix de la vente, s'il y en a, appartiendra à l'actionnaire retardataire.

8. Les titres sont extraits d'un registre à souche, frappés du timbre sec de la compagnie et revêtus de la signature de deux administrateurs ou d'un administrateur et d'un employé délégué, à cet effet, par le conseil d'administration.

La cession des actions au porteur s'opère par la tradition du titre ; celle des actions nominatives s'opère conformément à l'article 36 du Code de commerce.

9. Le conseil d'administration pourra autoriser le dépôt et la conservation des titres dans la caisse sociale ou dans toute autre caisse qu'il désignera ; il déterminera la forme des certificats de dépôt, les frais auxquels ce dépôt pourra être assujéti, le mode de délivrance et les garanties dont l'exécution de cette mesure doit être entourée, dans l'intérêt de la société et des actionnaires.

10. Les actions sont indivisibles ; la société ne reconnaît qu'un seul propriétaire pour chaque action. Tous les copropriétaires d'une action seront tenus, dès lors, de se faire représenter auprès de la société par une seule et même personne.

11. Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre dans quelques mains qu'il passe; la possession d'une action emporte adhésion aux statuts de la société.

Les héritiers ou créanciers de l'actionnaire ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la société, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration; ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

12. Les actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du capital de chaque action; au delà, tout appel de fonds est interdit.

TITRE IV.

ADMINISTRATION.

13. La compagnie est administrée par un conseil composé de dix-huit membres.

Chaque administrateur doit être propriétaire de cent actions, qui sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions.

Les titres de ces actions sont déposés à la caisse de la société.

14. Les administrateurs sont nommés par l'assemblée générale des actionnaires; leurs fonctions durent cinq années; ils peuvent être réélus; leur remplacement s'opère dans l'ordre fixé par un tirage au sort.

En cas de vacance, l'assemblée générale, lors de sa première réunion, et sur la proposition du conseil d'administration, procède au remplacement; dans le cas où, par suite de vacances survenues dans l'intervalle de deux assemblées générales, le nombre des administrateurs descendrait au-dessous de douze, il serait pourvu provisoirement au remplacement, par le conseil d'administration, jusqu'à concurrence de ce nombre.

15. Par dérogation à l'article 14 qui précède, le premier conseil d'administration sera composé des membres dont les noms suivent, savoir :

M. Ernest Simons, rue Saint-Honoré, 574, *président*.

M. le baron Benoist d'Azy (Paul), rue Saint-Dominique-Saint-Germain, 67.

M. Blount (Edward), rue de la Paix, 3.

M. Chaplin (William), Hyde-Park-Garden, 2, à Londres.

M. le comte de Chasseloup-Laubat (Prosper).

M. Dailly (Alfred), rue Saint-Lazare, 102.

M. le vicomte Duchâtel (Napoléon), rue de l'Université, 17.

M. Gervais (Alexis), rue de la Victoire, 52.

M. Glyn (George-Grinfell).

M. Jubelin (Jean-Guillaume), rue d'Isly, 10.

M. le comte de Kersaint (Charles), rue de la Ville-l'Évêque, 26.

M. Laffitte (Charles), rue Basse-du-Rempart, 48 bis.

M. le baron de l'Espée (Casimir), rue de Milan, 10.

M. le duc de Noailles, rue de Lille, 66.

M. Pereire (Émile), rue du Faubourg-Saint-Honoré, 55.

M. Rivet (Charles), rue du Marché-d'Aguesseau, 8.

M. Rodrigues (Édouard), rue Neuve-des-Mathurins, 52.

M. Thurneysen (Auguste) (1).

Ce premier conseil ne sera soumis à aucun renouvellement jusques et y compris une année après l'époque fixée par le cahier des charges pour la mise en exploitation de la ligne principale de Rennes à Brest.

Après cette époque, il sera nommé conformément à l'article 14.

16. Le conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la société :

Il passe et autorise les marchés de toute nature ;

Il autorise les achats de terrain et immeubles nécessaires pour l'exécution et l'exploitation du chemin de fer ;

Il règle les approvisionnements et autorise les achats de matériaux, machines et autres objets nécessaires à l'exploitation ;

Il fixe les dépenses générales de l'administration ;

Il autorise tout achat ou vente d'objets mobiliers ;

Il autorise la vente des terrains et bâtiments inutiles, la recette des prix de vente ;

Il autorise toute mainlevée d'opposition ou d'inscriptions hypothécaires, ainsi que tous désistements de privilège, avec ou sans payement ;

Il exerce toutes actions judiciaires et autorise tous compromis ou transactions ;

Il détermine le placement des fonds disponibles et règle l'emploi de la réserve ;

Il autorise tous retraits, transferts, transports et aliénations de fonds, rentes et valeurs appartenant à la société ; il donne toutes quittances ;

Il arrête les règlements relatifs à l'organisation du service et à l'exploitation, sous les conditions déterminées par le cahier des charges ;

Il fait les traités relatifs à l'exécution de l'article 63 du cahier des charges, annexé à la loi du 8 juillet 1852 ;

(1) Les administrateurs dénommés ci-dessus sont encore aujourd'hui en fonctions, à l'exception de MM. de Chasseloup-Laubat et Thurneysen. On a ajouté au texte officiel des statuts la mention du président et la désignation du domicile des administrateurs.

Il adresse au gouvernement toutes demandes de prolongement ou d'embranchement et de concession de toute nature, sauf autorisation préalable ou ratification de ces demandes par l'assemblée générale ;

Il nomme ou révoque tous employés et agents, détermine leurs attributions et fixe leurs traitements ou salaires ;

Il traite, transige et compromet sur tous les intérêts de la compagnie ;

Il détermine, dans les conditions du cahier des charges, les modifications à apporter au tarif, les transactions y relatives et le mode de perception des prix du tarif ;

Il statue sur tous les intérêts qui rentrent dans l'administration de la société ;

Il soumet à l'assemblée générale, sauf ce qui sera dit ci-après, article 17, toutes propositions d'emprunt, de prolongement ou d'embranchement, de fusion ou traités avec d'autres compagnies, de prolongation ou renouvellement de la concession, de modifications ou additions aux statuts, et notamment d'augmentation du fonds social et de prorogation ou dissolution de la société ;

Il présente, chaque année, à l'assemblée générale le compte de sa gestion.

17. Le conseil d'administration pourvoit à la négociation des emprunts votés par l'assemblée générale, il en fixe le mode et les conditions.

Tous pouvoirs sont dès à présent donnés au conseil d'administration pour convertir les divers titres qui forment la dette des anciennes compagnies, comme aussi pour négocier, aux termes et dans les limites des articles 7 et 12 du cahier des charges de la concession, les emprunts que la société est autorisée à contracter sous la garantie de l'État.

18. Le conseil d'administration peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à telle personne que bon lui semble, mais seulement par un mandat spécial et pour un objet déterminé.

Il peut aussi déléguer à un ou plusieurs de ses membres la totalité ou partie de ses pouvoirs généraux pour l'administration des affaires sociales.

19. Conformément à l'article 52 du Code de commerce, les membres du conseil d'administration ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ou solidaire relativement aux engagements de la société.

Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

20. Le conseil d'administration nomme chaque année un président.

En cas d'absence du président, le conseil désigne celui de ses membres qui doit en remplir les fonctions.

Le président peut être réélu.

21. Le conseil d'administration se réunit aussi souvent que l'intérêt de la société l'exige, et au moins deux fois par mois. Les décisions sont prises à la majorité des membres présents; en cas de partage, la voix du président est prépondérante.

La présence de cinq administrateurs est nécessaire pour valider les délibérations.

Dans le cas où cinq administrateurs seulement sont présents, les délibérations ne sont valables qu'autant qu'elles sont prises à l'unanimité.

22. Nul ne peut voter par procuration dans le conseil d'administration de la compagnie.

Dans le cas où deux membres dissidents sur une question demanderaient qu'elle fût ajournée jusqu'à ce que l'opinion d'un ou de plusieurs administrateurs absents fût connue, il pourra être envoyé à tous les administrateurs absents une copie ou un extrait du procès-verbal, avec invitation de venir voter dans une prochaine réunion, dont le jour sera fixé par la lettre d'invitation et à huitaine au plus tôt, ou d'adresser par écrit leur opinion au président. Celui-ci en donnera lecture au conseil; après quoi, la délibération sera prise à la majorité des membres présents.

Dans aucun cas, l'application de la disposition qui précède ne peut retarder l'accomplissement des obligations imposées à la compagnie par le cahier des charges de la concession, ni l'exécution des injonctions qui seraient notifiées par le gouvernement, en vertu du cahier des charges.

23. Les délibérations du conseil d'administration sont constatées par des procès-verbaux signés par le membre qui aura présidé à la délibération.

Les copies ou extraits de ces délibérations, à produire en justice ou ailleurs, sont signés par le président ou par celui des membres qui en remplit les fonctions.

24. Les transferts de rentes et effets publics appartenant à la société, les actes d'acquisition, de vente et d'échange des propriétés immobilières de la société, les transactions, marchés et actes engageant la société, les acquits et endossements, ainsi que les mandats sur la banque et sur tous les dépositaires des fonds de la compagnie, doivent être signés par deux administrateurs, à moins d'une délégation expresse du conseil à un seul administrateur ou à toute autre personne.

25. Les fonctions des administrateurs sont gratuites; ils reçoivent des jetons de présence dont la valeur est déterminée par l'assemblée générale.

TITRE V.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

26. L'assemblée générale, régulièrement constituée, représente l'universalité des actionnaires.

27. L'assemblée générale des actionnaires se réunit chaque année avant le 1^{er} mai. En outre, le conseil d'administration peut convoquer extraordinairement une assemblée générale toutes les fois qu'il en reconnaît l'utilité.

28. Tout titulaire ou porteur de vingt actions est de droit membre de l'assemblée générale.

Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires s'il n'est actionnaire lui-même. La forme des pouvoirs est déterminée par le conseil d'administration.

L'assemblée générale est régulièrement constituée lorsque les actionnaires présents sont au nombre de trente au moins, et représentent le vingtième du fonds social.

29. Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne remplissent pas les conditions ci-dessus imposées pour constituer l'assemblée générale, il est procédé à une seconde convocation à vingt jours d'intervalle.

Les délibérations prises par l'assemblée générale dans cette seconde réunion sont valables, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées; mais elles ne peuvent porter que sur les objets mis à l'ordre du jour de la première réunion, et indiqués dans les avis de convocation.

30. A l'exception du cas prévu par le paragraphe 2 de l'article 17, les délibérations relatives aux emprunts ne peuvent être prises que dans une assemblée générale réunissant le dixième au moins du fonds social.

Les délibérations relatives aux demandes d'embranchement ou de prolongement, ainsi que celles qui auraient pour objet des traités d'acquisitions, apports, réunions, fusions ou alliances avec d'autres compagnies, la modification des statuts et notamment l'augmentation du fonds social et la prorogation ou dissolution de la société, ou enfin, d'autres concessions qui pourraient lui être faites en dehors de celles prévues en l'article 1^{er}, ne peuvent être prises que dans une assemblée générale réunissant le cinquième au moins du fonds social.

Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne rempliraient pas les conditions imposées par les paragraphes

qui précèdent pour la validité des opérations de l'assemblée générale, il sera procédé à une seconde convocation à un mois d'intervalle.

Les délibérations de l'assemblée générale, réunie en vertu de cette deuxième convocation, seront valables, pourvu que les actionnaires, au nombre de trente, représentent au moins le dixième du fonds social.

Les décisions relatives aux objets mentionnés dans le présent article ne sont obligatoires qu'après avoir été approuvées par le gouvernement. Toutefois, cette approbation n'est pas nécessaire pour tout emprunt de quinze millions et au-dessous.

51. Les convocations ordinaires et extraordinaires sont annoncées par un avis inséré, trente jours au moins avant l'époque de la réunion, dans deux journaux d'annonces légales à Paris; ce délai est réduit à quinze jours dans le cas de la seconde convocation.

La réunion a lieu, à Paris, au lieu désigné par la convocation.

Lorsque l'assemblée générale a pour objet de délibérer sur les propositions mentionnées en l'article 30, les avis de convocation doivent en faire mention.

52. Les propriétaires d'actions, domiciliés en France, ou leurs fondés de pouvoirs doivent, pour avoir le droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres et leurs procurations au siège de la compagnie à Paris, trois jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

Les actionnaires domiciliés à l'étranger peuvent faire le dépôt de leurs titres entre les mains des personnes qui seront désignées par le conseil d'administration, et les certificats de dépôt, de même que les procurations, devront être déposés, à Paris, dans le délai ci-dessus indiqué.

Il est remis, à chaque déposant, une carte d'admission; cette carte est nominative et personnelle. Les certificats de dépôt mentionnés en l'article 9 donnent droit, par le dépôt de vingt actions ou plus, à la remise des cartes d'admission à l'assemblée générale, pourvu que le dépôt des titres ait eu lieu plus de trois jours avant l'époque fixée pour l'assemblée générale.

53. L'assemblée générale est présidée par le président du conseil d'administration, et, en cas d'empêchement, par le membre que le conseil d'administration aura désigné à cet effet.

Les deux plus forts actionnaires présents à l'ouverture de la séance remplissent les fonctions de scrutateurs, et, sur leur refus, les deux plus forts actionnaires après eux jusqu'à acceptation.

Le secrétaire est désigné par le bureau.

54. L'assemblée générale entend et discute les comptes, et les approuve s'il y a lieu. Elle fixe les dividendes.

Elle nomme les administrateurs en remplacement de ceux dont les

fonctions sont expirées, ou qu'il y a lieu de remplacer par suite de décès, de démission ou autre cause.

Elle statue sur les propositions d'acquisitions et aliénations d'immeubles autres que celles désignées aux paragraphes 3 et 7 de l'article 16.

Elle délibère sur les propositions qui doivent lui être soumises en exécution des présents statuts, et donne au conseil d'administration les pouvoirs nécessaires.

Elle prononce, enfin, en se renfermant dans les limites des statuts, sur tous les intérêts de la société.

35. Les délibérations de l'assemblée générale sont prises à la majorité des voix des membres présents ou représentés.

La majorité doit être des deux tiers dans les cas où les délibérations portent sur les objets spécifiés en l'article 30.

Vingt actions donnent droit à une voix, sans que le même actionnaire puisse avoir plus de dix voix, soit par lui-même, soit comme fondé de pouvoirs.

Le scrutin a lieu lorsqu'il est réclamé par dix membres au moins.

36. Les délibérations de l'assemblée générale, prises conformément aux statuts, obligent les actionnaires présents ou absents.

Elles sont constatées par des procès-verbaux signés par les membres du bureau, ou au moins par la majorité d'entre eux. Les extraits de ces procès-verbaux à produire en justice sont certifiés par le président du conseil d'administration.

37. Une feuille de présence destinée à constater le nombre des membres assistant à l'assemblée, et celui des actions représentées par chacun d'eux, demeure annexée à la minute de chacun des procès-verbaux, ainsi que les pouvoirs.

Cette feuille est signée par chaque actionnaire en entrant en séance.

TITRE VI.

INTÉRÊTS. — COMPTES ANNUELS. — DIVIDENDES. — FONDS DE RÉSERVE. — AMORTISSEMENT.

38. Un inventaire général de l'actif et du passif de la société sera dressé le 31 décembre de chaque année ; cet inventaire sera soumis à l'assemblée générale des actionnaires dans sa réunion annuelle.

39. Les produits de l'entreprise serviront d'abord à acquitter les dépenses d'entretien et d'exploitation du chemin, les frais d'administration, l'intérêt et l'amortissement des emprunts, et généralement toutes les charges sociales.

40. Après le paiement des charges mentionnées dans l'article précédent, il est prélevé chaque année sur les bénéfices nets :

1^o Une retenue destinée à constituer un fonds d'amortissement, et calculée de telle sorte que le capital de cent cinquante millions, dont l'intérêt à trois et demi pour cent est garanti par l'État, soit complètement amorti cinq ans avant l'expiration de la concession, l'amortissement devant s'opérer à raison de cinq cents francs par action ;

2^o Trois et demi pour cent dudit capital de cent cinquante millions, destinés à servir, pour les actions amorties ou non amorties, un intérêt annuel de trois et demi pour cent, la portion afférente aux actions amorties devant être versée au fonds d'amortissement afin de compléter l'annuité nécessaire pour amortir la totalité du capital dans le délai ci-dessus fixé.

A défaut de ressources suffisantes, il sera pourvu, jusqu'à concurrence de trois et demi pour cent, au paiement de cet amortissement et de cet intérêt, au moyen des sommes qui seraient dues par l'État, à raison de la garantie d'intérêt accordée à la société.

Après l'époque fixée pour l'achèvement total des travaux, deux pour cent au moins du produit net de l'entreprise seront affectés ensuite à la constitution d'un fonds de réserve destiné à faire face aux dépenses imprévues.

Quand le fonds de réserve aura atteint quatre millions de francs, le prélèvement ci-dessus pourra être suspendu ; il reprendra son cours aussitôt que le fonds de réserve sera descendu au-dessous de ce chiffre.

Le surplus des produits sera réparti entre toutes les actions amorties ou non amorties.

La portion afférente aux actions amorties sera distribuée aux propriétaires des titres qui auront été délivrés en échange de ces actions.

41. Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie de l'annuité par lui garantie, les produits nets de l'entreprise excédant trois et demi pour cent seront, les années suivantes, exclusivement employés au remboursement des sommes par lui versées.

42. Lorsque l'État aura été ainsi remboursé des sommes qu'il aura pu payer en raison de sa garantie, s'il est arrivé que, dans le cours d'une ou de plusieurs années, les actions n'ont pas reçu l'intérêt de trois et demi pour cent, ou que le service de l'amortissement a éprouvé quelque altération, les produits libres, destinés à être répartis à titre de dividende, seront employés jusqu'à due concurrence, et avant toute répartition de dividende, à compléter le fonds d'amortissement et l'intérêt de trois et demi pour cent sur toutes les actions, pour les années où ce fonds et ces intérêts n'auraient été servis qu'incomplètement.

43. Le fonds d'amortissement se compose :

1^o Du prélèvement annuel stipulé en l'article 40 qui précède ;

2^o Des intérêts afférents aux actions amorties ;

3^o De l'intérêt des sommes non encore employées à l'amortissement.

Ce fonds est employé chaque année, jusqu'à due concurrence, à compter de l'année qui suivra la mise en exploitation, au remboursement d'un nombre d'actions à déterminer, comme il est dit à l'article suivant.

44. La désignation des actions à amortir a lieu au moyen d'un tirage au sort qui se fait publiquement à Paris, chaque année, aux époques et suivant les formes déterminées par le conseil d'administration.

Les numéros des actions désignées par le sort pour être remboursées sont publiés dans les journaux indiqués en l'article 31.

Les propriétaires des actions désignées par le tirage au sort pour le remboursement recevront en numéraire le capital de leurs actions et les dividendes jusqu'au jour indiqué pour le remboursement, et, en échange de leurs actions primitives, des actions spéciales qui ne donnent plus droit qu'à la part proportionnelle des bénéfices mentionnés dans le dernier paragraphe de l'article 40.

Ces actions conservent, pour les attributions relatives à l'administration et pour le vote aux assemblées, les mêmes droits que les actions non amorties.

45. Le paiement des intérêts et des dividendes se fait aux époques et aux caisses qui seront désignées par le conseil d'administration.

Tous intérêts et dividendes qui n'ont pas été touchés à l'expiration de cinq années après l'époque de leur échéance sont acquis à la société, conformément à l'article 2277 du Code Napoléon.

TITRE VII.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES. — LIQUIDATION. — CONTESTATIONS.

46. Si l'expérience faisait reconnaître la convenance d'apporter des modifications ou additions aux présents statuts, l'assemblée générale est autorisée à y pourvoir dans la forme déterminée par l'article 30.

Les délibérations qui seront prises en conséquence ne seront exécutoires qu'après l'approbation du gouvernement.

47. Lors de la dissolution de la société, à quelque époque et pour quelque cause qu'elle avenge, le conseil d'administration convoque immédiatement l'assemblée générale, qui détermine le mode de liquidation à suivre et nomme, s'il y a lieu, des liquidateurs.

48. A l'expiration de la concession, toutes les valeurs provenant de la liquidation seront employées, avant toute répartition aux actionnaires :

1^o A mettre le chemin en état d'être livré au gouvernement dans

les conditions déterminées par le cahier des charges de la concession ;

2° A compléter, s'il y a lieu, l'amortissement du fonds social.

49. Toutes les contestations qui pourront s'élever pendant la durée de la société ou lors de sa liquidation, soit entre les actionnaires et la société, soit entre les actionnaires eux-mêmes et à raison des affaires sociales, seront jugées par des arbitres, conformément aux articles 51 et suivants du Code de commerce.

50. Dans le cas de contestation, tout actionnaire doit faire élection de domicile à Paris, et toutes notifications et assignations sont valablement faites au domicile par lui élu, sans avoir égard à la distance de la demeure réelle.

A défaut d'élection de domicile, cette élection a lieu de plein droit, pour les notifications judiciaires et extrajudiciaires, au parquet du procureur impérial près le tribunal de première instance du département de la Seine.

Le domicile élu formellement ou implicitement, comme il vient d'être dit, entraîne attribution de juridiction aux tribunaux compétents du département de la Seine.

NOTICE HISTORIQUE.

Le 27 janvier 1852, un décret approuvait les statuts de la compagnie du chemin de fer de l'Ouest, et des modifications à ces statuts étaient approuvées par décret du 29 janvier 1853. La fusion de cette compagnie avec plusieurs autres, qui seront indiquées tout à l'heure, a donné naissance à la compagnie des chemins de l'Ouest, dont les statuts sont reproduits ci-dessus.

La compagnie du chemin de fer de l'Ouest avait pour objet l'établissement et l'exploitation du chemin de fer de Versailles à Rennes, concédé par décret du 16 juillet 1831, en vertu de la loi du 13 mai précédent. Aux termes du cahier des charges annexé à cette loi, l'Etat a livré à la compagnie le chemin de fer de Versailles à Chartres, déjà ouvert à la circulation, ainsi que les terrassements, les ouvrages d'art et les maisons de gardes du chemin de fer de Chartres à Rennes, le tout représentant une dépense d'environ 64 millions de fr., à charge par la compagnie d'établir les gares, stations et ateliers, de fournir et poser la voie et tous ses accessoires, de fournir le matériel et de clôturer ledit chemin de fer de Chartres à Rennes. La compagnie était chargée, par ladite loi du 13 mai 1831, de l'exploitation du chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche), conformément à un traité intervenu entre elle et la compagnie autorisée par ordonnance du 25 août 1837 pour l'établissement et l'exploitation de ce chemin, concédé en vertu

de la loi du 9 juillet 1836. Enfin la loi du 13 mai 1851 lui avait accordé la concession de l'embranchement qui raccorde les deux chemins de fer de Versailles (rive gauche et rive droite).

Par traité des 10 et 14 juillet 1851, approuvé par le décret du 16 juillet 1851 précité, les fondateurs de la compagnie avaient acquis le chemin de fer de Paris à Saint-Clond et Versailles (rive droite), concédé, en vertu de la loi du 9 juillet 1836, par ordonnance royale du 24 mai 1837, et transmis par les adjudicataires à une compagnie anonyme autorisée le 21 novembre 1837. Cette acquisition avait été faite à charge de payer les dettes de la compagnie cédante et moyennant remise de 7,531 obligations de 1,000 fr., portant 5 p. c. d'intérêt par an et remboursables à 1,250 fr. en 50 annuités, dont la première est échue le 1^{er} juillet 1853.

Le 2 juillet 1852, un nouveau traité, conclu avec la compagnie du chemin de fer de Versailles (rive gauche), avait consacré au profit de la compagnie du chemin de fer de l'Ouest, en place du bail d'exploitation précédemment consenti, la cession pure et simple du chemin de fer de Versailles (rive gauche), à charge par elle de payer les dettes de la compagnie cédante, consistant notamment en une somme de 5 millions de francs qui lui avait été prêtée par l'Etat, en exécution de la loi du 1^{er} août 1839, et à charge d'assurer 15 fr. d'intérêt à chacune des 20,000 actions émises, ainsi que leur remboursement par un tirage annuel et progressif.

Enfin le 8 juillet 1852, un décret avait concédé à la compagnie du chemin de fer de l'Ouest le chemin de fer de Mézidon au Mans, et une subvention de 14 millions de francs lui avait été accordée par ce décret pour l'exécution de ce chemin.

Telles étaient les concessions acquises par la compagnie du chemin de fer de l'Ouest lorsque, le 30 janvier 1853, elle conclut le traité qui consacra la fusion des chemins de fer normands et bretons, et à la suite duquel la compagnie des chemins de fer de l'Ouest fut constituée.

Ce traité fut conclu avec les compagnies ci-après désignées :

1^o Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, dont les statuts et leurs modifications avaient été successivement approuvés les 28 juin 1840, 17 mars 1841, 25 juillet 1845 et 28 avril 1851. Cette compagnie avait obtenu la concession du chemin de fer de Paris à Rouen par la loi du 13 juillet 1840, et elle avait reçu de l'Etat, à titre de prêt, en vertu de ladite loi, une somme de 18,000,000 de francs.

En outre, conjointement avec celles de l'Est, du Nord, d'Orléans et de Paris à Lyon, elle avait obtenu, par décret du 11 décembre 1851, la concession du chemin de fer de ceinture, reliant, à l'intérieur du mur d'enceinte des fortifications de Paris, les gares desdites compagnies. (Voy. à ce sujet la *Notice historique* sur la compagnie du Nord, page 17).

2^o Société du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, dont les statuts et leurs modifications avaient été successivement approuvés les 4 novembre 1835, 16 septembre 1839, 20 septembre 1845 et 17 septembre 1853. Cette compagnie avait obtenu la concession dudit chemin de fer par la loi du 9 juillet 1833. Elle avait été autorisée, par la loi du 5 août 1844 et l'ordonnance royale du 2 novembre suivant, à établir entre la station de Nanterre

et le plateau de Saint-Germain, un chemin de fer suivant le système dit *atmosphérique*, et il lui avait été alloué pour la construction de ce chemin, à titre de subventions, une somme de 1,800,000 fr. par l'Etat, et une somme de 200,000 fr. par la ville de Saint-Germain. En 1850, elle avait réuni à son réseau un chemin de fer s'embranchant à Asnières sur le chemin de fer de Paris à Saint-Germain et aboutissant à Argenteuil, concédé par ordonnance royale du 10 janvier 1846. Le 18 août 1852, elle avait obtenu la concession d'un chemin de fer formant prolongement du chemin de fer de ceinture et se dirigeant de la commune des Batignolles sur Passy et Argenteuil. Enfin, le 7 juin 1854, un décret l'avait autorisée à construire un nouveau souterrain aux Batignolles, pour le passage du chemin de fer de Paris à Saint-Germain.

3^o Compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre, dont les statuts et leurs modifications avaient été successivement approuvés les 29 janvier 1843, 2 janvier 1847 et 17 juillet 1854. La concession de ce chemin avait été accordée par la loi du 11 juin 1842. Par la même loi, une somme de 8,000,000 de francs avait été allouée, à titre de subvention, pour sa construction, indépendamment de 1,000,000 de francs, alloués au même titre par la ville du Havre; en outre, une somme de 10,000,000 de francs avait été prêtée par l'Etat à la compagnie.

4^o Compagnie du chemin de fer de Paris à Caen et à Cherbourg, dont les statuts avaient été approuvés le 11 septembre 1852 et qui était concessionnaire, en vertu de la loi du 8 juillet 1852, dudit chemin, qui s'embranchait sur celui de Paris à Rouen et qui est divisé en deux sections : la première, de Rosny à Caen; la deuxième, de Caen à Cherbourg.

Une somme de seize millions a été allouée par l'Etat, à titre de subvention, pour l'exécution de la première section. En paiement de cette subvention, le trésor a délivré une partie des obligations souscrites par la compagnie de Paris à Rouen en représentation du prêt fait par l'Etat en exécution de la loi du 15 juillet 1840, et ces obligations furent acquittées anticipativement, en 1854 et 1855, par suite de conventions intervenues entre la compagnie débitrice et la compagnie créancière.

Pour la seconde section, de Caen à Cherbourg, l'Etat s'était engagé à livrer les terrains, ouvrages d'art, stations, ateliers et maisons de garde; ou, s'il le préférait, à payer, à titre de subvention, la somme nécessaire pour couvrir les dépenses ci-dessus énumérées. Ainsi qu'on le verra plus loin, ce droit de préférence a été exercé par l'Etat en 1855.

5^o Compagnie des chemins de fer de Dieppe et de Fécamp, dont les statuts et leurs modifications avaient été approuvés les 14 octobre 1845 et 22 mai 1850. Cette compagnie était, en vertu de la loi du 19 juillet 1845, concessionnaire des chemins de fer d'embranchement de Dieppe et de Fécamp sur le chemin de fer de Rouen au Havre. Elle est intervenue dans la fusion par l'intermédiaire de la compagnie de Rouen au Havre qui s'était chargée, depuis 1851, de l'exploitation de l'embranchement de Dieppe, seul construit en 1855.

Le traité du 30 janvier 1855 mit la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, à partir du 1^{er} janvier 1855, aux lieu et place, tant activement que passivement, des cinq compagnies précitées et de la compagnie du chemin de fer de l'Ouest. Par suite, elle eut à servir dix-sept espèces de titres d'emprunt, provenant des anciennes compagnies et représentant, au 16 juin 1855, date de l'approbation de ses statuts, une charge annuelle de

9,150,940 fr. Les six concessions furent réunies en une seule. 300,000 actions furent créées et réparties comme suit : Paris à Rouen, 114,000 ; Paris à Saint-Germain, 27,000 ; Rouen au Havre, 34,286 ; Ouest, 70,000 ; Paris à Caen et à Cherbourg. 51,428. Restaient 3,286 actions qui furent vendues au profit de la société nouvelle.

En outre, Paris à Saint-Germain reçut 27,000 obligations portant 50 fr. d'intérêt par an et remboursables à 1,250 fr. ; Paris à Rouen reçut 7,200 et Rouen au Havre 1,800 obligations de même nature. Quant à la compagnie de Dieppe et Fécamp, ses 36,000 actions de 500 fr. furent converties en obligations calculées de façon que chaque action reçût 20 fr. d'intérêt annuel et fût remboursable à 500 fr.

Les porteurs des obligations émises par les compagnies fusionnées en 1855, de celles émises par les compagnies de Versailles (rive droite et rive gauche) et de celles délivrées aux actionnaires des compagnies de Dieppe et Fécamp, de Saint-Germain, de Paris à Rouen, de Rouen au Havre et de Versailles (rive droite), de même que les porteurs des actions de la compagnie de Versailles (rive gauche), ont obtenu, en 1855, la faculté de convertir leurs titres en obligations nouvelles calculées au cours de 280 fr., portant 15 fr. d'intérêt par an et remboursables à 500 fr. en 94 ans, à dater du 1^{er} janvier 1858.

La majeure partie d'entre eux ont usé de cette faculté, et, par suite de cette conversion, la charge annuelle que les emprunts faisaient porter sur la compagnie fut réduite de plus de 225,000 fr.

Le traité de fusion fut approuvé par une convention entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie, en date des 2 et 6 avril 1855, qui a été rendue définitive par le décret du 7 avril et la loi du 2 mai 1855.

Les lignes et embranchements mentionnés à l'art. 5 des statuts ci-dessus furent, en même temps, concédés à la compagnie.

Plusieurs subventions lui furent allouées, pour l'exécution des travaux, par les localités intéressées, savoir :

3 millions de francs pour l'embranchement de Serquigny à Rouen ; 2 millions de francs pour l'embranchement de Mézidon au Mans et 4 millions (réduits à 2 en 1859) pour le chemin de fer d'Argentan à Granville.

En outre, l'Etat s'engagea à lui payer, comme complément de subvention, pour la construction de l'embranchement de Serquigny à Rouen, de l'embranchement sur la ligne de Mézidon au Mans et du chemin de fer d'Argentan à Granville, une somme de 2 millions de francs et, à titre de subvention, pour les prolongements de Rennes à Brest et de Rennes à Redon et pour l'embranchement sur Saint-Malo, une somme de 28 millions de francs. Ces deux sommes, s'élevant ensemble à 50,000,000 de francs, ont été compensées, jusqu'à concurrence de 12,977,049 fr. 06 c., avec le solde dû à l'Etat par les compagnies de Rouen au Havre et de Versailles (rive gauche), à raison des prêts dont il a été fait mention ci-dessus ; et, ainsi qu'on le verra, la compagnie a renoncé, en 1859, à recevoir le surplus.

D'un autre côté, la dépense des travaux mis à la charge de l'Etat sur la section de Caen à Cherbourg avec embranchement sur Saint-Lô fut, en conformité du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852, évaluée à forfait à 18 millions de francs. Moyennant cette somme la compagnie s'est engagée à construire cette section et à la mettre en état d'exploitation. Ces 18 millions, déduction faite des travaux déjà exécutés par l'Etat, sont divisés en douze termes annuels égaux, chacun de 1,452,484 fr., dont le pre-

mier est échu le 1^{er} janvier 1857, et dont les titres sont délivrés à la compagnie au fur et à mesure de l'avancement des travaux exécutés par elle. Ils portent intérêt à 5 p. c. l'an.

Nous ne rappellerons pas ici les autres clauses du cahier des charges annexé à la loi du 2 mai 1855. De même qu'un grand nombre de dispositions contenues dans les lois, décrets, conventions et cahiers des charges antérieurs, elles ont été abrogées ou modifiées par l'importante convention conclue entre le ministre des travaux publics et la compagnie, les 29 juillet 1858 et 14 juin 1859, et approuvée par les décret et loi du 11 juin 1859.

Cette convention concède à la compagnie de l'Ouest, pour un tiers, le chemin de fer de Rouen à Amiens, les deux autres tiers étant concédés à la compagnie du Nord.

Cette dernière compagnie concourt, dans la proportion des deux tiers, à la dépense d'établissement de ce chemin et aura droit aux produits dudit chemin dans la même proportion. Elle est d'ailleurs chargée, pour la totalité, de sa construction et de son exploitation.

La même convention concède à la compagnie de l'Ouest un chemin de fer de Paris à Dieppe, passant par ou près Argenteuil, Pontoise, Gisors, Gournay et Neufhâtel, ledit chemin devant emprunter la ligne du Nord depuis la nouvelle station à établir sur la rive droite de la Seine, à Argenteuil, jusqu'à la station à établir à Pontoise, sur la rive droite de l'Oise.

En même temps, elle approuve le traité passé, le 11 juin 1857, entre les compagnies du Nord et de l'Ouest, aux termes duquel le chemin de fer d'Erment à Argenteuil sera construit par la compagnie du Nord, et la partie de ligne entre la nouvelle station d'Argenteuil et le chemin de Paris à Argenteuil par la compagnie de l'Ouest. Toutefois la dépense totale de l'ensemble de ces travaux sera, aux termes du traité, répartie entre les deux compagnies proportionnellement à la longueur construite par elles.

La même convention concède à la compagnie de l'Ouest :

1^o Un embranchement de Pont-l'Évêque à Trouville ;

2^o Un embranchement de Laigle à ou près Conches.

Une allocation de 500,000 fr. lui est accordée, pour l'exécution de ce dernier embranchement, par le département de l'Eure.

Par cette convention, l'Etat s'engage à livrer à la compagnie pour le chemin de Rennes à Brest, les terrains, terrassements et ouvrages d'art dudit chemin et de ses stations, ainsi que les maisons de gardes des passages à niveau, le tout correspondant à une dépense estimée à 48,850,000 fr., la compagnie s'engageant, de son côté :

1^o A prendre à sa charge toutes les autres dépenses relatives à l'établissement et à l'exploitation de ce chemin, y compris la construction des bâtiments des stations ;

2^o A livrer à l'Etat, à l'époque de l'approbation définitive de la convention, des terrains, des travaux de terrassements et des ouvrages d'art sur ladite ligne, jusqu'à concurrence d'une dépense de 6,850,000 fr.

En outre, la compagnie renonce à recevoir la somme de 17,022,950 fr. 94 c., formant le solde de la somme de 50 millions de francs qui lui avait été allouée par l'Etat, à titre de subvention, en 1855, et elle a accepté la réduction à la somme de 2 millions de francs de la subvention de 4 millions de francs affectée, à la même époque, au chemin de fer d'Argentan à Granville.

En somme donc, par suite de cette convention, la compagnie rapporte à

l'Etat une somme de 25,872,950 fr. 94 c., et l'Etat prend à sa charge une dépense estimée à 48,850,000 fr.

Au point de vue de l'application des clauses stipulées dans la convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859, la concession de la compagnie de l'Ouest est considérée comme partagée en deux réseaux distincts. Les lignes qu'ils comprennent sont désignées dans le tableau suivant qui indique pour chacune d'elles la longueur en kilomètres, ainsi que le nombre des kilomètres en exploitation, en construction ou à l'étude, au 31 décembre 1859.

1^o L'ancien réseau, comprenant les lignes énoncées ci-après :

		Kilomètres			
		Concédés.	Exploités.	En constr.	A l'étude.
De Paris à Saint-Germain, avec embranchements sur Argenteuil et sur Anteuil		31	31		
De Paris à Versailles (rive droite) (1)		18	18		
De Paris à Versailles (rive gauche) (2).		19	19		
De Paris à Rouen (3)		133	133		
De Rouen au Havre.		88	88		
De Rouen à Dieppe et à Fécamp (4)		70	70		
De Versailles à Rennes		359	359		
De Nantes à Caen et à Cherbourg et Saint-Lô		331	313	18	
De Mezidon au Mans		145	145		
Le chemin de fer de ceinture de Paris, pour la part afférente à la compagnie de l'Ouest (5)					
Totaux.		1,194	1,176	18	

2^o Le nouveau réseau, comprenant les lignes énoncées ci-après :

		Kilomètres			
		Concédés.	Exploités.	En constr.	A l'étude.
De Serquigny à Rouen		58			58
De Lisieux à Honfleur.		43	18	25	
De Saint-Cyr à Surdon		160			160
D'Argentan à Granville.		133			133
De Rennes à Brest.		252		252	
De Rennes à Redon.		71		71	
De Rennes à Saint-Malo		77		77	
Du Mans à Angers		97			97
De Rouen à Amiens, pour un tiers.		41			41
De Paris à Dieppe, par Pontoise et Gisors (6).		141			141
De Pont-l'Evêque à Trouville		11			11
De l'Aigle à ou près Conches		29			29
Totaux.		1,113	18	425	670

RÉCAPITULATION :

		Kilomètres			
		Concédés.	Exploités.	En constr.	A l'étude.
Ancien réseau.		1,194	1,176	18	
Nouveau réseau		1,113	18	425	670
Totaux généraux.		2,307	1,194	443	670
				1,113	

(1) Non compris 4 kil., de Paris à Asnières, portés à la ligne de Paris à Saint-Germain.

(2) Y compris 2 kil. pour le raccordement des deux chemins de Versailles.

(3) Non compris 8 kil., de Paris à Colombes, portés à la ligne de Paris à Saint-Germain.

(4) Non compris 62 kil., de Rouen à Beuzeville, portés à la ligne de Rouen au Havre.

(5) Le chemin de fer de ceinture, commun aux compagnies de l'Ouest, de l'Est, du Nord, d'Orléans et de Paris à la Méditerranée, a une longueur de 17 kilomètres.

(6) Non compris 9 kilomètres, de Paris à Argenteuil, portés à la ligne de Paris à Saint-Germain avec embranchement sur Argenteuil. Non compris, en outre, 21 kilomètres, d'Argenteuil à Pontoise par Ermont, empruntés à la ligne du Nord.

La convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859 permet à la compagnie de comprendre dans le nouveau réseau, jusqu'au 1^{er} janvier 1865, les lignes de Caen à Cherbourg et de Mézidon au Mans. Cette faculté est exercée par la compagnie. Il en résulte que, provisoirement et jusqu'au 1^{er} janvier 1865, ces deux lignes forment un troisième réseau, dit *réseau mixte*, d'une longueur de 294 kilomètres, ce qui réduit la longueur de l'ancien réseau à 900 kilomètres.

L'Etat garantit à la compagnie pendant 50 ans, à partir du 1^{er} janvier 1865, l'intérêt à 4 p. c. et l'amortissement calculé au même taux, pour un terme de 50 ans (soit ensemble 4 fr. 65 c. p. e.), du capital affecté au rachat ou à la construction des lignes composant le nouveau réseau.

Le capital garanti ne pourra excéder, pour l'ensemble desdites lignes, la somme totale de 507,500,000 fr.

Celles des lignes du nouveau réseau qui ne seront pas terminées avant le 1^{er} janvier 1865 ne participeront à la garantie d'intérêt qu'à partir du 1^{er} janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Jusqu'à l'époque où commencera, pour les lignes du nouveau réseau, l'application de la garantie ci-dessus mentionnée, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour leur exécution seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront mises successivement en exploitation. En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissement seront portés au compte de premier établissement.

La garantie d'intérêt s'appliquera ainsi qu'il suit :

Il sera établi, chaque année, deux comptes distincts des produits nets, y compris les produits accessoires de toute nature ,

1^o De l'ancien réseau ;

2^o Du nouveau réseau.

A partir du 1^{er} janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes comprises, soit dans l'ancien, soit dans le nouveau réseau, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau qui excédera un revenu net moyen de 27,000 fr. par kilomètre sera appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'Etat.

Dans les années comprises entre le 1^{er} janvier 1865 et l'époque de l'achèvement complet de l'ensemble des lignes concédées, le chiffre ci-dessus fixé sera réduit de 200 fr. par chaque longueur de 100 kilomètres non livrée à l'exploitation, sans toutefois que la réduction totale puisse excéder 1,000 fr.

Les lignes de l'ancien réseau qui ne seraient pas terminées avant le 1^{er} janvier 1865 ne figureront dans le compte des produits nets de ce réseau qu'à partir du 1^{er} janvier qui suivra leur mise en exploitation.

En conséquence des dispositions qui précèdent, la garantie de l'Etat ne s'appliquera que dans le cas où les produits nets du nouveau réseau, accrus de l'excédant des produits de l'ancien réseau, ne couvriraient pas l'intérêt et l'amortissement à 4 p. c. du capital garanti par l'Etat.

Lorsque l'Etat aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité garantie, il en sera remboursé, avec les intérêts à 4 p. c. par an, sur les produits nets des lignes auxquelles est accordée la garantie de l'Etat, dès que ces produits nets, accrus de l'excédant des produits de l'ancien réseau, dépasseront l'intérêt et l'amortissement garantis, et dans quelque année que cet excédant se produise.

Lorsque l'ensemble des produits nets, tant de l'ancien que du nouveau réseau, excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois un revenu

net moyen de 30,000 fr. par kilomètre sur l'ancien réseau et un intérêt de 6 p. c. du capital effectivement dépensé pour la construction des lignes comprises dans le nouveau réseau, l'excédant sera partagé par moitié entre l'Etat et la compagnie.

Ce partage s'exercera à partir du 1^{er} janvier 1872.

Les lignes qui ne seraient pas achevées avant ladite époque seront comprises dans le compte général du partage, à partir du 1^{er} janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Les obligations que la compagnie pourrait avoir à émettre pour l'exécution de travaux mis à sa charge soit par la convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859, soit par des actes antérieurs, ne pourront être émises qu'en vertu d'une autorisation du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, qui déterminera l'époque, le mode et la forme de ces émissions, et fixera les époques et les quotités des versements jusqu'à complète réalisation.

A la convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859 est annexé un cahier des charges qui régit toutes les lignes comprises dans la concession du chemin de fer de l'Ouest.

Aux termes de l'art. 35 de ce cahier des charges, la durée de la concession, pour l'ensemble des lignes, sera de 99 ans. Elle a commencé à courir le 1^{er} janvier 1858 et finira le 31 décembre 1956.

La faculté de racheter la concession entière du chemin de fer est reconvenue au gouvernement par l'art. 37 du même cahier des charges.

Cette faculté pourra s'exercer à toute époque, après l'expiration de 15 années, à partir du 1^{er} janvier 1869.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

SITUATION FINANCIÈRE.

Nous donnons ci-après, en un tableau, le compte de l'établissement, au 31 décembre 1859.

Les dépenses de l'établissement se répartissent comme suit entre les trois réseaux définis dans la convention approuvée par les loi et décret du 11 juin 1859, et après déduction, pour le réseau mixte et pour le réseau nouveau, conformément à ladite convention, des produits nets de l'exploitation :

Réseau ancien.	fr.	410,324,794	71
Réseau mixte	fr.	82,594,047	78
Réseau nouveau		31,328,674	26
Total.		fr.	524,247,516
			75

Indépendamment de l'excédant du capital sur les dépenses, s'élevant à 40,794,159 fr. 14 c. et représenté par les valeurs indiquées dans le compte de l'établissement, la situation générale des comptes présente, au 31 décembre 1859, les chiffres suivants :

Actif :

Banque, portefeuille, valeurs diverses	17,170,633 88
Syndicat des chemins de fer	79,139 67
Magasin et approvisionnements	4,128,407 51
Matériel des services extérieurs	1,062,630 79
Dépenses payées par anticipation	279,316 53
Sous-comptoir des chemins de fer	584,500 00
Débiteurs divers	3,930,950 44
— du trafic.	2 557,657 57
Comptes et valeurs pour ordre	1,714,188 65
Total.	31,507,384 46

COMPTE DE L'ÉTABLISSEMENT.

DÉPENSES.		fr.	c.
Compte général de fusion. Solde au 31 décembre 1859.		279,883,036	61
Dépenses des exercices 1855, 1856, 1857 et 1858. . . .		209,797,027	15
Dépenses de l'exercice 1859 :			
Administration centrale.	499,562 12		
Service des ingénieurs, personnel des travaux, frais d'études, etc.	699,873 95		
Acquisitions de terrains.	4,216,992 68		
Etablissement des lignes.	9,853,313 07		
Travaux à forfait	4,641,529 09		
Matériel roulant et matériel fixe. . . .	6,195,766 55		
Approvisionnements.	4,279,101 46		
Montant net des intérêts et impôt du timbre à la charge de la construction des réseaux mixte et nouveau .	4,783,997 46		
Total.	33,172,156 54		
A déduire : les produits nets de l'exploitation desdits réseaux en 1859. .	606,705 35		
		34,565,453	01
Excédant du capital sur les dépenses.		324,247,516	75
(Subventions réglées en bons du trésor, non échus. . .	10,026,198 »		
(Subventions à recevoir. . .	15,414,628 15		
(Obligations à négocier. . .	376,400 »		
(En caisse et domaine privé.	16,976,932 99		
		40,794,159	14
		565,041,673	89

Passif :

Compte de réserve	566,041 72
Réserve immobilière	4,450,615 53
Coupons arriérés et intérêts au 1 ^{er} janvier 1860 . .	10,926,558 59
Dépenses à payer	6,159,410 94
Créditeurs divers et comptes à régler.	3,404,757 88
Bénéfices de l'exploitation, après déduction de 5,250,000 fr., payés au 1 ^{er} octobre.	6,000,000 00
Total. . . fr.	31,507,584 46

A la fin du mois de juin 1860, il a été ouvert, dans les bureaux de la Banque de France, une souscription publique pour le placement de 170,000 obligations 3 p. c. de la compagnie de l'Ouest. Le prix d'émission a été fixé à 292 fr. 50 c. par obligation, avec une bonification d'intérêt qui en fait ressortir le prix réel à 288 fr. 75 c.

— EXERCICE 1859.

CAPITAL.			fr.	c.
Capital des actions				
Subventions {	Compensées	15,789,280 91	150,000,000	»
	Encaissées	15,496,942 »		
	Réglées en bons du trésor	10,026,198 »		
	A recevoir	15,414,628 15		
			52,727,049 06	
Emprunts. {	47,976 obligations des anciennes compagnies restant en circulation.	39,459,800 »		
	400,482 obligations 3 % délivrées en échange des obligations des an- ciennes compag (capi- tal au pair de 500 fr.).	120,144,600 »		
	745,518 obligations 3 % émises (valeur au pair de 500 francs, moins la différence entre le prix de l'émission et le pair).	202,553,826 83		
	956 obligations 4 % res- tant à négociier (valeur au pair de 400 fr.) . .	574,400 »		
	2 obligations 5 % res- tant à négociier (valeur au pair de 1,000 fr.) . .	2,000 »		
			562,514,626 85	
			563,041,673 89	

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE BESSÈGES A ALAIS.

STATUTS.

(Acte du 9 août 1855, approuvé le 16 août 1855 ; modifié par acte du 10 septembre 1857, approuvé le 1^{er} octobre 1857) (1).

TITRE PREMIER.

FORMATION ET OBJET DE LA SOCIÉTÉ.

ART. 1^{er}. Il est formé entre les souscripteurs, propriétaires des actions ci-après créées, une société anonyme ayant pour objet l'exécution et l'exploitation du chemin de fer de Bessèges à Alais (Gard), conformément au décret du 7 juin 1854, et au cahier des charges annexé à la convention intervenue le même jour avec M. le ministre des travaux publics (2).

2. La dénomination de la société est : *Compagnie du chemin de fer de Bessèges à Alais*.

3. La société commencera à partir du jour de la date du décret qui l'aura autorisée, et finira avec la concession (3).

4. Le siège de la société est établi à Paris (4).

TITRE II.

DE LA CONCESSION.

5. La concession ayant été accordée à MM. de Veau de Robiac, Varin d'Ainvelle et Émile Silhol ici représentés par les comparants, ceux-ci mettent entièrement la société en leur lieu et place, à la charge par elle de satisfaire à toutes clauses et obligations qui résultent pour lesdits concessionnaires, tant de la convention du 7 juin 1854, et du décret du même jour, que du cahier des charges annexé à cette con-

(1) L'acte du 10 septembre 1857 a eu pour unique objet de modifier l'article 6 des statuts, en adoptant la rédaction transcrite dans le texte ci-dessus.

(2 et 3) Voy. la *Notice historique* à la suite des statuts de la compagnie.

(4) Rue Bergère, 12.

vention. Les concessionnaires auront droit au remboursement des frais matériels relatifs à l'entreprise jusqu'à la promulgation du décret appratif des présents statuts ; le compte de ces frais, appuyé de pièces justificatives, sera réglé par l'assemblée générale.

TITRE III.

FONDS SOCIAL. — ACTIONS. — VERSEMENTS.

6. Le fonds social se compose :

1° Des souscriptions, apports et valeurs de toute nature qui composaient, aux termes de l'article 6 des statuts approuvés le 16 août 1855, le fonds social de la compagnie, divisé originairement en huit mille actions de cinq cents francs chacune ;

2° De la somme à provenir de la création de quatre mille actions nouvelles, lesquelles seront émises au taux de cinq cents francs chacune, et mises à la disposition des porteurs des huit mille actions anciennes.

La répartition de cette nouvelle émission aura lieu dans la proportion d'une moitié d'action nouvelle pour chaque action ancienne.

Les fractions d'action résultant de cette répartition devront être, dans le délai de six mois, réunies par groupes de deux et échangées contre des actions entières.

Les actions nouvelles qui ne seraient pas souscrites par les porteurs d'actions anciennes seront vendues à la Bourse de Paris, par les soins du conseil d'administration, au nom et pour le compte de la compagnie.

7. Indépendamment des actions qui précèdent, il est créé sept mille cent quarante-trois obligations émises au taux de deux cent quatre-vingts francs et remboursables à cinq cents francs, lesquelles sont, dès à présent, souscrites en totalité et appartiennent aux personnes ci-après dénommées dans les proportions suivantes : (Suit la liste de ces personnes.)

8. Le montant des actions et des obligations indiquées aux articles 6 et 7 est payable aux caisses qui seront désignées par le conseil d'administration, aux époques et dans les proportions déterminées par ledit conseil.

Le premier versement est fixé à cent francs par action et quatre-vingts francs par obligation. Tout appel ultérieur de fonds devra être annoncé, un mois au moins avant l'époque fixée pour le versement, dans les journaux d'annonces légales de Paris et d'Alais désignés conformément à la loi.

Les appels ultérieurs de fonds auront lieu simultanément sur les actions et sur les obligations dont il s'agit, dans une proportion égale,

de telle sorte que la libération des unes et des autres s'accomplisse à la même époque.

Le conseil d'administration pourra autoriser la libération anticipée des actions et des obligations, mais seulement par voie de mesure générale, applicable à toutes les actions et obligations, et moyennant un intérêt dont le taux ne pourra excéder quatre pour cent.

9. Après l'approbation des présents statuts et le versement des cent francs par action, il sera remis aux ayants droit des titres provisoires nominatifs.

Les souscripteurs originaires seront garants de leurs cessionnaires jusqu'à concurrence du versement des cinq dixièmes du montant de chaque action.

Après le versement de ces cinq dixièmes, les titres provisoires seront échangés contre des titres définitifs indiquant les principales dispositions des présents statuts. Les titres définitifs sont au porteur, à moins que l'actionnaire ne réclame un titre nominatif.

10. Les titres provisoires et les titres définitifs sont extraits d'un registre à souche; ils sont revêtus de la signature de deux administrateurs, et frappés du timbre sec de la compagnie. Chaque paiement fait sur le montant de l'action est constaté sur les titres.

11. La cession des actions au porteur s'opère par la tradition du titre, et celle des titres nominatifs, conformément à l'article 36 du Code de commerce.

12. Le conseil d'administration pourra autoriser le dépôt et la conservation des titres dans la caisse sociale; dans ce cas, il déterminera la forme des certificats de dépôt, le mode de leur délivrance, les frais auxquels ce dépôt pourra être assujéti et les garanties dont l'exécution de cette mesure doit être entourée dans l'intérêt de la société et des actionnaires.

13. A défaut de versement aux époques déterminées, l'intérêt court de plein droit, à la charge de l'actionnaire, à raison de cinq pour cent par an, par chaque jour de retard.

Le retardataire est mis en demeure d'effectuer ses paiements par un avis inséré dans un des journaux désignés à l'article 8; cet avis indique les numéros des actions en retard. Faute par le propriétaire de s'acquitter dans le délai d'un mois, et sans qu'il soit nécessaire de recourir aux formalités de justice, ni d'ajouter au susdit délai aucun délai de distance, les actions en retard seront vendues publiquement sur duplicata, par le ministère d'un agent de change, aux risques et périls du retardataire, à la Bourse de Paris; le tout sans préjudice du droit que la société conserve de poursuivre personnellement l'actionnaire en retard.

Les titres primitifs des actions ainsi vendues sont nuls de plein droit; en conséquence, toute action qui ne porte pas la mention régu-

lière des versements qui ont dû être opérés cesse d'être admissible à la négociation et au transfert.

Les numéros des titres d'actions ainsi annulées seront insérés dans les journaux d'annonces légales désignés à l'article 8.

14. Les actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du capital de chaque action ; au delà, tout appel de fonds est interdit.

15. Chaque action donne droit à une part proportionnelle dans toutes les valeurs composant l'actif social.

16. Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre dans quelques mains qu'il passe. La possession de l'action emporte adhésion aux statuts de la société.

17. Chaque action est indivisible à l'égard de la société, qui n'en reconnaît aucun fractionnement. Tous les copropriétaires indivis d'une action sont tenus de se faire représenter auprès de la société par une seule et même personne.

Les héritiers ou créanciers des actionnaires ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la société, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration.

Ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

18. En cas de perte d'un titre nominatif, la compagnie ne peut être tenue d'en délivrer un nouveau que moyennant caution, conformément aux articles 151, 152 et 153 du Code de commerce.

Le nouveau titre sera délivré trois mois seulement après que la déclaration de perte aura été insérée dans les journaux désignés à l'article 8.

La caution sera déchargée un an après avoir été fournie.

La déclaration de perte sera faite dans les termes et suivant la forme qui seront indiqués par le conseil d'administration.

TITRE IV.

COMPTES ANNUELS. — INTÉRÊTS. — DIVIDENDES. — FONDS DE RÉSERVE. — AMORTISSEMENT.

19. Pendant l'exécution des travaux et jusqu'après l'achèvement de la ligne de Bessèges à Alais, il sera payé annuellement aux actionnaires, à partir du jour fixé par le conseil pour les versements de fonds, quatre pour cent d'intérêts des sommes par eux versées, sauf l'exception faite par l'article 8 pour les versements anticipés.

Il sera pourvu au paiement de ces quatre pour cent par les intérêts des placements de fonds, par les produits des diverses parties de

la ligne qui auront pu être successivement mises en exploitation et par tous autres produits accessoires de l'entreprise ; enfin, en cas d'insuffisance, par un prélèvement sur le capital social.

20. Après la mise en activité d'une portion quelconque de la ligne, le compte des recettes et des dépenses de l'exploitation de cette section sera, jusqu'à l'époque fixée par le cahier des charges pour l'achèvement de la ligne entière, arrêté et soumis, chaque année, à l'assemblée générale.

Le produit net de l'exploitation de cette section, déduction faite de toutes les dépenses d'entretien et d'exploitation, ainsi que de la somme nécessaire pour le service de l'intérêt et de l'amortissement des obligations émises, sera employé, en premier lieu, à payer aux actionnaires l'intérêt à cinq pour cent du capital engagé dans la construction de la ligne.

L'excédant, s'il y en a, sera employé, jusqu'à concurrence d'un quart, à la restitution des intérêts prélevés sur le fonds social, et le surplus pourra être distribué à titre de dividende.

21. Après la mise en exploitation de la ligne entière, il sera dressé, chaque année, un inventaire général de l'actif et du passif de la société ; cet inventaire sera soumis à l'assemblée générale des actionnaires dans sa réunion annuelle.

Les produits de l'entreprise serviront d'abord à acquitter les dépenses d'entretien et d'exploitation du chemin, les frais d'administration, l'intérêt et l'amortissement des emprunts qui auront pu être contractés, et généralement toutes les charges sociales.

22. Il sera prélevé, sur les bénéfices nets, après le paiement des charges mentionnées dans l'article précédent :

1^o Une retenue destinée à constituer un fonds de réserve pour les dépenses extraordinaires ou imprévues ; la quotité de cette retenue ne pourra être inférieure à trois pour cent des bénéfices nets ;

2^o Une retenue suffisante pour constituer un fonds d'amortissement au moyen duquel le capital puisse être amorti cinq ans avant l'expiration de la concession ;

3^o Cinq pour cent du capital social pour le montant en être employé à servir aux actions amorties et non amorties un premier dividende de cinq pour cent par an, la part afférente aux actions amorties devant être versée au fonds d'amortissement, afin de compléter la somme nécessaire pour amortir la totalité des actions pendant la durée de la concession.

Le surplus des produits sera réparti également entre toutes les actions amorties et non amorties ; la portion afférente aux actions amorties sera distribuée aux propriétaires des titres qui auront été délivrés en échange de ces actions, ainsi qu'il sera dit article 24.

23. S'il arrivait que, dans le cours d'une ou plusieurs années, les

produits nets de l'entreprise fussent insuffisants pour assurer le remboursement du nombre d'actions à amortir, la somme nécessaire pour compléter le fonds d'amortissement serait prélevée sur les premiers produits nets des années suivantes, par préférence et antériorité à toute attribution de dividende aux actionnaires.

24. Le fonds d'amortissement, composé ainsi qu'il est dit dans les deux articles précédents, sera employé jusqu'à due concurrence, à compter de l'année qui suivra la mise en exploitation de la ligne entière, au remboursement annuel d'un nombre d'actions déterminé, comme il est dit article 22.

La désignation des actions à amortir a lieu au moyen d'un tirage au sort qui est fait publiquement à Paris, chaque année, aux époques et suivant la forme déterminées par le conseil d'administration.

Les propriétaires des actions désignées par le tirage au sort pour le remboursement reçoivent en numéraire le capital effectivement versé de leurs actions, outre les dividendes jusqu'au jour indiqué pour le remboursement, et, en échange de leurs actions primitives, des actions spéciales dans la forme qui sera déterminée par le conseil d'administration.

Ces actions donnent droit, annuellement, à une part proportionnelle dans le dividende mentionné au dernier paragraphe de l'art. 22.

Ces actions ont, du reste, pour les attributions relatives à l'administration et pour le vote aux assemblées générales, les mêmes droits que les actions non amorties. Les numéros des actions désignées par le sort pour être remboursées sont publiés comme il est dit en l'article 8 ci-dessus.

Le remboursement du capital de ces actions est effectué au siège de la société, à partir du 1^{er} janvier de chaque année, pour l'année qui a précédé.

25. Le paiement des intérêts prévu par les articles 19 et 22 a lieu par semestre.

L'assemblée générale fixe le montant des dividendes et les époques de paiement, sur la proposition du conseil d'administration.

26. Le paiement des intérêts et dividendes se fait au siège de la société. Toutefois, le conseil d'administration pourra autoriser ce paiement à Alais, aux caisses désignées par lui à cet effet. Tous intérêts et dividendes qui n'ont pas été touchés à l'expiration de cinq années après l'époque de leur échéance, annoncée dans l'un des journaux indiqués à l'article 8, sont acquis à la société, conformément à l'article 2277 du Code Napoléon.

27. Lorsque la réserve aura atteint deux cent mille francs, le prélèvement de trois pour cent pourra être réduit ou suspendu; il reprendra cours aussitôt que ce fonds sera descendu au-dessous de ce chiffre.

TITRE V.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

28. La société est administrée par un conseil composé de douze membres (1).

29. Chaque administrateur doit être propriétaire de cinquante actions qui sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions.

Les titres de ces actions sont déposés dans la caisse de la société.

30. Les administrateurs sont nommés par l'assemblée générale; leurs fonctions durent quatre années; ils peuvent être réélus; leur remplacement s'opère par quart, dans l'ordre fixé par un tirage au sort qui aura lieu dans la deuxième assemblée générale annuelle réunie après l'ouverture de la ligne entière.

En cas de vacance, l'assemblée générale, lors de sa première réunion, procède au remplacement. Dans le cas où, par suite des vacances survenues dans l'intervalle de deux assemblées générales, le nombre des administrateurs descendrait au-dessous de neuf, il serait pourvu provisoirement au remplacement par le conseil d'administration jusqu'à concurrence de ce nombre.

31. Par dérogation à l'article 30 qui précède, le premier conseil d'administration sera composé des membres dont les noms suivent, savoir :

MM. le comte Emmanuel de Brissac, *président*; le comte Henri de Brissac; Cap (Paul - Antoine); Chapot (J.-J.-François); Darasse (Joseph); Mailly (Jean-Baptiste-Louis-Jules); Rivière de Larque; de Veau de Robiac; Terret (André).

(1) Le conseil est actuellement composé comme suit :

M. De Robiac, à Robiac (Gard), *président*;

M. Rivière de Larque, rue Hauteville, 58, *vice-président*;

M. Mailly, à l'administration.

M. Brochand de Villiers, administrateur de la compagnie des glaces de Saint-Gobain, rue du Bac, 101.

M. Calvet Brogniat, avenue Marbeuf, 15.

M. Emile Silhol, à Alais (Gard).

M. Adolphe Abeille, rue du Faubourg-Saint-Honoré, 27.

M. Henri de Brissac, rue de Grenelle-Saint-Germain, 42.

M. Meinadier, ancien préfet du Puy-de-Dôme, rue des Champs-Élysées, 8.

M. Paultre, directeur des houillères de Portes et Sénéchas et des gaz et hauts fourneaux de Marseille, rue Monthabor, 27.

M. Boucher, ancien directeur de fonderies.

M. Betoulle.

Lesquels auront un délai de six mois pour compléter le conseil au nombre indiqué article 28.

Les administrateurs faisant partie de ce premier conseil resteront en fonctions jusqu'à l'expiration de l'année qui suivra le délai déterminé par la convention pour l'exécution de la ligne entière; après cette époque, ils seront renouvelés par quart, conformément à l'article 30.

Les membres sortants sont rééligibles.

52. Le conseil d'administration nomme, chaque année, parmi ses membres, un président et un vice-président.

En cas d'absence ou d'empêchement du président et du vice-président, le conseil désigne celui de ses membres qui doit remplir les fonctions de président.

Le président et le vice-président peuvent être indéfiniment réélus.

53. Le conseil d'administration se réunit au siège de la société toutes les fois que l'intérêt de la société l'exige et au moins une fois par mois, à des jours désignés par délibération du conseil.

Pour que les délibérations soient valables, le nombre des membres présents doit être de quatre au moins.

Les délibérations sont prises à la majorité absolue des voix des membres présents; toute décision, pour être valable, doit réunir au moins trois voix.

En cas de partage, la voix du président ou de l'administrateur qui en fait les fonctions est prépondérante.

Les délibérations du conseil d'administration sont constatées par des procès-verbaux signés par le président et par deux des membres qui y ont pris part. Elles sont transcrites sur un registre tenu à cet effet.

Les copies ou extraits de ces délibérations à produire en justice ou ailleurs sont signés par le président ou par celui qui en remplit les fonctions.

54. Nul ne peut voter par procuration dans le conseil d'administration de la compagnie.

Dans le cas où deux membres dissidents sur une question demanderaient qu'elle fût ajournée jusqu'à ce que l'opinion d'un ou de plusieurs administrateurs fût connue, il pourra être envoyé à tous les administrateurs absents une copie ou un extrait du procès-verbal, avec invitation de venir voter dans une prochaine réunion à jour fixe, ou d'adresser par écrit leur opinion au président; celui-ci en donnera lecture au conseil; après quoi, la décision sera prise à la majorité des membres présents.

Dans aucun cas, l'application de la disposition qui précède ne peut retarder l'accomplissement des obligations imposées à la compagnie par le cahier des charges de la concession, ni l'exécution des injonc-

tions qui seraient notifiées par le gouvernement, en vertu du cahier des charges.

35. Le conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la société.

Il fixe les dépenses générales de l'administration.

Il passe, pour l'exécution et l'exploitation du chemin de fer, les traités et marchés de toute nature ; autorise, effectue ou ratifie les achats de terrains et immeubles nécessaires. Il règle les approvisionnements et autorise les achats de matériaux, machines et autres objets nécessaires à l'exploitation.

Il autorise tous achats et ventes d'objets mobiliers.

Il autorise toutes mainlevées d'opposition ou d'inscription hypothécaire, ainsi que tout désistement de privilège.

Il autorise toute action judiciaire, tous traités, transactions ou compromis.

Il détermine le placement des fonds disponibles et règle l'emploi de la réserve.

Il autorise tous retraits, transferts, transports et aliénations de fonds, rentes et valeurs appartenant à la société ; il donne toutes quittances.

Il arrête les règlements relatifs à l'organisation du service et à l'exploitation du chemin, sous les conditions déterminées par le cahier des charges.

Il nomme ou révoque tous employés ou agents, détermine leurs attributions et fixe leur traitement.

Il fixe et modifie, soit les tarifs, soit leur mode de perception, et fait les transactions y relatives, le tout dans les limites déterminées par le cahier des charges et sauf le droit réservé à l'assemblée générale par le paragraphe 3 de l'article 49.

Enfin il statue sur toutes les questions qui rentrent dans l'administration de la société.

36. Le conseil peut, avec l'approbation expresse de l'assemblée générale, contracter tous emprunts.

37. Le conseil d'administration peut déléguer la totalité ou partie de ses pouvoirs par un mandat spécial et pour une ou plusieurs affaires déterminées.

Il peut aussi conférer à un ou plusieurs de ses membres des pouvoirs permanents pour les affaires courantes journalières.

38. Les fonctions d'administrateurs sont gratuites ; ils reçoivent, pour chaque séance, un jeton de présence, dont la valeur est déterminée par l'assemblée générale.

39. Conformément à l'article 32 du Code de commerce, les membres du conseil ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ou solidaire relativement aux engagements de la société.

Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

40. Les transferts de rentes et effets publics appartenant à la société, les actes d'acquisition, de vente et d'échange des propriétés immobilières de la société, les transactions, marchés et actes engageant la société, de la nature de ceux indiqués à l'article 49 ci-après, ainsi que les mandats sur la banque et sur tous les dépositaires des fonds de la société, doivent être signés par deux administrateurs, à moins d'une délégation expresse du conseil à un seul administrateur ou à un mandataire spécial.

TITRE VI.

DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

41. L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires de dix actions au moins.

Chaque actionnaire a autant de voix qu'il possède de fois dix actions, sans toutefois que le même actionnaire puisse réunir plus de dix voix, soit par lui-même, soit comme fondé de pouvoirs.

Les propriétaires d'actions au porteur doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer ou représenter leurs titres, aux lieux et entre les mains des personnes désignés par le conseil d'administration, quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de chaque assemblée, et il est remis à chacun d'eux une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle; elle constate le nombre d'actions déposées ou représentées.

Les certificats de dépôt mentionnés en l'article 12 donnent droit, pour le dépôt de dix actions au plus, à la remise des cartes d'admission à l'assemblée générale, pourvu que le dépôt des titres ait eu lieu plus de quinze jours avant l'époque fixée pour l'assemblée générale.

42. L'assemblée générale, régulièrement constituée, représente l'universalité des actionnaires.

Ses décisions sont obligatoires pour tous, même pour les absents et dissidents.

43. L'assemblée générale se réunit une fois chaque année à Paris, avant le mois d'avril.

Elle se réunit, en outre, extraordinairement, toutes les fois que le conseil en reconnaît l'utilité.

Dans tous les cas, la convocation doit être faite par un avis inséré, un mois avant l'époque de la réunion, dans les journaux désignés par l'article 8.

Lorsque l'assemblée générale a pour but de délibérer sur les em-

prunts ou sur les propositions mentionnées à l'article 49 ci-après, les avis de convocation doivent en indiquer l'objet.

44. Tout actionnaire ayant droit de voter à l'assemblée générale peut se faire représenter par un mandataire, pourvu que ce mandataire soit lui-même actionnaire et membre de l'assemblée.

La forme des pouvoirs sera déterminée par le conseil d'administration ; dans tous les cas, ces pouvoirs devront être déposés, huit jours avant l'époque fixée pour la réunion, aux lieux et dans les mains des personnes désignées par le conseil d'administration.

45. L'assemblée générale est présidée par le président ou le vice-président du conseil d'administration, et, à défaut, par l'administrateur désigné par le conseil.

Les deux plus forts actionnaires présents remplissent les fonctions de scrutateurs.

Le bureau désigne le secrétaire.

46. L'assemblée générale délibère valablement lorsque les actionnaires sont au nombre de trente, au moins, et représentent au moins le dixième du fonds social.

Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires ne rempliraient pas ces conditions, il est procédé à une deuxième convocation à un mois d'intervalle. Dans cette seconde réunion, l'assemblée délibère valablement, quel que soit le nombre des membres présents et des actions représentées, mais seulement sur les objets qui étaient à l'ordre du jour de la première réunion.

47. Les délibérations sont prises à la majorité des voix des membres présents ou représentés.

Toutefois, les mesures définies en l'article 49 ne pourront être votées que dans une assemblée générale réunissant au moins trente actionnaires, représentant le quart du fonds social, et à la majorité, savoir : des deux tiers des voix des membres présents pour celles indiquées sous les deux premiers paragraphes et les emprunts, et des quatre cinquièmes aussi des voix des membres présents pour les modifications de tarifs et propositions d'achats ou de fusion avec d'autres compagnies, prévues sous les paragraphes 3 et 4 du même art. 49, autres que les emprunts.

48. Le scrutin secret a lieu lorsqu'il est réclamé par cinq membres.

49. L'assemblée générale, constituée conformément à l'article 47, délibère sur les propositions du conseil d'administration concernant :

1° Les prolongements ou embranchements du chemin de fer et les prolongations ou renouvellements de concession ;

2° Les modifications ou additions aux statuts, augmentation du fonds social, prorogation ou dissolution de la société ;

3^o Les réunions, fusions et alliances avec d'autres compagnies de chemin de fer ;

4^o Les modifications aux tarifs des houilles, cokes, fontes et fers, et les emprunts.

Elle donne les pouvoirs nécessaires pour l'exécution desdites délibérations.

Les délibérations prises sur les objets prévus aux trois premiers paragraphes du présent article n'auront d'effet qu'à la condition d'être approuvées par le gouvernement.

50. L'assemblée générale entend, discute et approuve les comptes s'il y a lieu ; elle nomme les administrateurs en remplacement de ceux dont les fonctions sont expirées ou qu'il y a lieu de remplacer par suite de décès, démission ou autres causes.

Elle prononce, en se renfermant dans la limite des statuts, sur tous les intérêts de la société.

51. Si l'expérience fait reconnaître la convenance d'apporter quelques modifications ou additions aux présents statuts, l'assemblée générale est autorisée à y pourvoir dans la forme déterminée par les articles 47 et 49.

52. Les délibérations de l'assemblée générale sont constatées par des procès-verbaux, signés par les membres du bureau ou au moins par la majorité d'entre eux. Les extraits de ces procès-verbaux à produire partout où besoin sera sont certifiés par le président du conseil d'administration ou par celui des membres qui en remplit les fonctions.

Une feuille de présence, destinée à constater le nombre des membres assistant à l'assemblée et celui des actions représentées par chacun d'eux, demeure annexée à la minute du procès-verbal, ainsi que les pouvoirs ; cette feuille est signée par chaque actionnaire en entrant en séance.

TITRE VII.

DISSOLUTION ET LIQUIDATION.

53. Lors de la dissolution de la société, à quelque époque et pour quelque cause qu'elle avenge, le conseil d'administration convoque immédiatement l'assemblée générale qui détermine le mode de liquidation et nomme les liquidateurs.

Toutes les valeurs provenant de cette liquidation seront employées, avant toutes répartitions entre les actionnaires, à mettre le chemin et toutes ses dépendances en état d'être livrés au gouvernement dans les conditions déterminées au cahier des charges de la concession.

TITRE VIII.

CONTESTATIONS.

54. Toutes les contestations qui pourront s'élever pendant la durée de la société, ou lors de la liquidation, soit entre les actionnaires et la société, soit entre les actionnaires eux-mêmes, et à raison des affaires sociales, sont jugées par des arbitres, conformément aux art. 51 et suivants du Code de commerce.

55. En cas de contestation, tout actionnaire sera tenu de faire élection de domicile à Paris, et toutes notifications et assignations seront valablement faites au domicile par lui élu, sans avoir égard à la distance de la demeure réelle.

A défaut d'élection de domicile, les notifications judiciaires et extrajudiciaires seront faites valablement au parquet du procureur impérial près le tribunal de première instance de Paris.

NOTICE HISTORIQUE.

Aux termes de l'art. 1^{er} du cahier des charges annexé au décret du 7 juin 1854, qui en a accordé la concession, le chemin de fer de Bessèges à Alais se dirige de Bessèges sur Saint-Ambroix par Robiac, passe près de Brissac et se raccorde avec le chemin de fer d'Alais à la Grand'Combe, qui fait aujourd'hui partie de la concession de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

La durée de la concession du chemin de fer de Bessèges à Alais est, d'après ce cahier des charges, de 99 ans, à dater de l'époque qui a été fixée pour l'achèvement des travaux (7 juin 1858).

A toute époque, après l'expiration des quinze premières années de la concession, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années. Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

Le 17 mars 1855, un traité a été conclu entre le concessionnaire du chemin de fer de Bessèges à Alais et la compagnie de Lyon à la Méditerranée (aujourd'hui fusionnée dans la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée), par lequel cette dernière s'est chargée de l'exploitation de la ligne de Bessèges à Alais pendant 10 ans.

Elle fournit le matériel nécessaire et elle prélève, pour les frais de l'exploitation, 50 p. c. des recettes brutes sur les premiers 620.000 francs, puis 33 p. c. sur les recettes qui dépassent ce chiffre jusqu'à 1,200,000 francs et enfin 30 p. c. sur tout le reste. Le minimum de ce prélèvement est fixé à 270,000 fr. En outre, la compagnie de Bessèges tient compte à la compagnie de Paris à la Méditerranée du loyer du matériel et de la gare d'Alais fixé d'abord à 92,000 francs; le montant du loyer est actuellement de 110,000 francs par an.

Ce traité a été approuvé par l'assemblée générale des actionnaires de la compagnie de Bessèges à Alais, le 8 octobre 1855.

Le 24 juin 1857, un décret a concédé à la compagnie, pour une durée de jouissance égale à celle de la concession du chemin de fer de Bessèges à Alais, un chemin de fer d'embranchement qui, partant d'un point voisin de Robiac, aboutit aux mines de houille de Tréllys.

Sont applicables audit embranchement les dispositions du cahier des charges annexé à la convention et au décret de concession du chemin de Bessèges à Alais.

Le chemin de Bessèges à Alais a 50 kilomètres de longueur, et l'embranchement de Tréllys, 2 kilomètres.

Le chemin de Bessèges a été ouvert à l'exploitation le 12 novembre 1857 et l'embranchement de Tréllys le 15 mars suivant.

SITUATION FINANCIÈRE.

La situation financière de la compagnie est détaillée dans le tableau suivant qui présente l'actif et le passif du *compte général* au 31 décembre 1859.

* La compagnie de Bessèges à Alais n'a obtenu du gouvernement ni garantie d'intérêt, ni subvention, ni faveur d'aucune sorte.

En ce qui concerne l'embranchement de Tréllys, les compagnies houillères de Tréllys et de Bessèges lui ont garanti un minimum de 7 p. c. d'intérêt sur un capital de 700,000 fr., ce qui représente une somme de 49,000 fr. par année.

Les trois emprunts, dont le montant est indiqué au *compte général* ci-après, ont été émis en obligations d'une valeur nominale de 500 fr., rapportant 15 fr. d'intérêt par an et remboursables en 99 ans.

COMPTE GÉNÉRAL AU

ACTIF.

		fr.	c.
COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.			
Ligne de Bessèges à Alais.	9,362,031	56	
Etudes de chemins de fer divers . . .	8,511	82	
Embranchement de Tréllys	697,540	66	
Frais généraux de la société	305,199	83	
			10,371,083 89
CAPITAL A RÉALISER.			
Versements sur actions.	226,450	»	
Id. sur obligations.	32,543	50	
			258,793 50
PORTEFEUILLE ET CAISSE.			
Caisse	26,848	08	
Actions en caisse	100,220	»	
			127,068 08
DÉBITEURS DIVERS.			
Compagnie de Lyon à la Méditerranée	44,582	26	
Sous-comptoir des chemins de fer . .	15,754	»	
Compagnie des fonderies d'Alais et des houillères de Robiac indivises.	56,556	52	
Comptoir d'escompte	75,066	65	
Service médical.	5,101	76	
Divers débiteurs	69,728	68	
Tastevin et compagnie	247,404	70	
Compte courant des entrepreneurs. .	57,007	99	
			549,182 36
LIQUIDATION DES EXERCICES.			
Solde débiteur.			855,753 09
			12,161,862 92

31 DÉCEMBRE 1859.

PASSIF.

	fr.	c.
FONDS SOCIAL.		
12,000 actions	6,000,000	»
EMPRUNTS 3 p. 100.		
1 ^{er} Emprunt 7,143 obligations (1855).	2,000,040	»
2 ^e id. 6,667 id. (1856).	1,784,685	»
3 ^e id. 8,800 id. (1857).	2,191,880	»
	5,976,605	»
INTÉRÊTS ÉCHUS ET ARRIÉRÉS A PAYER.		
Sur actions	155,541	»
Sur obligations 3 %	14,165	50
	147,704	50
AMORTISSEMENT DES EMPRUNTS.		
Reste des annuités	53	81
Obligations amorties à rembourser.	21,500	»
	21,553	81
AMORTISSEMENT DU FONDS SOCIAL.		
Actions amorties à rembourser.	6,000	»
Reste des annuités	420	61
	6,420	61
CRÉDITEURS DIVERS.		
Liénard	4,482	85
Compte de retenues.	4,650	20
	9,135	05
DROITS DE TRANSMISSION.		
Droits à percevoir.	465	95
	12,161,862	92

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON

ET A LA MÉDITERRANÉE.

STATUTS.

(Acte du 30 juin 1857, approuvé le 3 juillet 1857.)

TITRE PREMIER.

FORMATION ET OBJET DE LA SOCIÉTÉ. — DÉNOMINATION. — SIÈGE. —
DURÉE.

ART. 1^{er}. Il est formé entre les propriétaires des actions ci-après créées une société anonyme ayant pour objet l'achèvement, l'exécution et l'exploitation des chemins de fer composant le réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée, tel qu'il est constitué par le décret du 19 juin présent mois et par les conventions et cahiers des charges annexés à ce décret, ledit réseau comprenant les lignes suivantes :

1^o De Paris à Lyon par la Bourgogne, avec embranchements sur Auxerre, sur Châtillon, sur Besançon et Belfort, Gray, Salins, les Verrières, Jougue, Montbéliard et Audincourt, sur Nevers et Moulins ;

2^o De Bourg à Lons-le-Saunier et Besançon et de Châlon à Dôle ;

3^o De Lyon à Marseille et à Cette, avec embranchements sur Alais et la Grand'Combe, sur Aix et sur Toulon ;

4^o De Paris à Lyon par le Bourbonnais, avec embranchements sur Moret, sur Vichy et Montbrison ;

5^o De Saint-Germain-des-Fossés à Clermont, de Clermont à Arvant et d'Arvant à Saint-Étienne par le Puy ;

6^o Les lignes concédées éventuellement par l'article 7 de la convention du 11 avril 1857, entre l'État et les compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, annexée au décret précité, savoir :

De Brioude à Alais ;

De Toulon à Nice, desservant, soit directement, soit par un embranchement, la ville de Draguignan ;

D'Avignon à Gap et à la frontière sarde, avec embranchements sur Aix et sur Miramas ;

Embranchements sur Crest, sur Privas et sur Carpentras ;

7^o De Lyon à Genève, avec embranchements sur Mâcon et sur Culoz, dans les conditions qui résultent des conventions intervenues les 19 décembre 1855 et 11 avril 1857 entre la compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée et la compagnie de Lyon à Genève.

2. La dénomination de la société est : *Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée*.

3. Le siège de la société et son domicile sont à Paris (1).

4. La société commencera à partir de la date du décret qui l'aura autorisée ; toutefois ses effets remonteront au 1^{er} janvier 1857.

Elle finira avec la concession (2).

TITRE II.

FONDS SOCIAL. — ACTIONS.

3. Le fonds social se compose (3) :

1^o Des lignes et valeurs de toute nature appartenant aux anciennes compagnies de Paris à Lyon, de Lyon à la Méditerranée, et à la société du Bourbonnais, dont il est fait apport par les comparants à la société nouvelle, activement et passivement, sans en rien excepter ni réserver.

2^o Des droits et avantages qui peuvent résulter, pour la société nouvelle, des traités et conventions annexés au décret du 19 de ce mois, et notamment des apports à faire ultérieurement par la compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève, en vertu des conventions en date des 19 décembre 1855 et 11 avril 1857 ;

3^o De la somme à provenir de la création des cent quinze mille cinq cents actions mentionnées au 2^o de l'article 6 ci-après et de la négociation des actions qui pourraient être vendues à la Bourse, conformément au 3^o du même article.

6. Le fonds social ainsi composé est divisé en huit cent mille actions, savoir :

(1) Rue de la Chaussée d'Antin, 7. C'est là que sont réunies et l'administration centrale de la compagnie et la direction de la section nord du réseau. Le conseil d'administration de la section sud du réseau siège rue Latitte, 17.

(2 et 3) Voy. la *Notice historique*, à la suite des statuts de la compagnie.

1^o Cinq cent soixante dix-sept mille cinq cents actions entièrement libérées, dont :

Trois cent quatre-vingt-dix-sept mille cinq cents appartiennent, à raison de trois actions nouvelles pour deux anciennes, aux propriétaires des deux cent soixante-cinq mille actions de l'ancienne compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, et cent quatre-vingt mille, à raison de deux actions nouvelles pour une ancienne, aux propriétaires des quatre-vingt-dix mille actions de l'ancienne compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

2^o Cent quinze mille cinq cents actions qui seront immédiatement émises au prix de sept cent trente-cinq francs (735 fr.), et seront mises à la disposition des porteurs des cinq cent soixante-dix-sept mille cinq cents actions anciennes.

La répartition de cette nouvelle émission aura lieu dans la proportion d'un cinquième d'action nouvelle pour chaque action ancienne.

Les fractions d'actions résultant de cette répartition devront être, dans le délai de six mois, réunies par groupes de cinq et changées contre des actions entières.

Celles des actions ainsi mises à la disposition des actionnaires qui n'auraient pas été souscrites par eux seront vendues à la Bourse de Paris, par les soins du conseil d'administration, pour le compte de la société.

5^o Sur les autres actions à créer (soit cent sept mille), il sera prélevé le nombre nécessaire pour satisfaire jusqu'à due concurrence, à l'époque et aux conditions prévues par les traités des 19 décembre 1855 et 11 avril 1857, aux engagements contractés envers la compagnie de Lyon à Genève par la compagnie de Lyon à la Méditerranée. Ces actions seront remises à la compagnie de Lyon à Genève entièrement libérées.

Le surplus desdites actions sera mis en réserve pour être ultérieurement émis en vertu d'un vote spécial de l'assemblée générale des actionnaires; ces actions, entièrement libérées, seront négociées à la Bourse de Paris par les soins du conseil d'administration, et pour le compte de la société.

7. Après l'approbation des présents statuts, les actions mentionnées au 1^o de l'article 6 seront délivrées aux ayants droit en échange des actions des anciennes compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée; elles seront définitives.

8. Le montant des actions mentionnées au 2^o de l'article 6 sera payable, avant le 1^{er} janvier 1858, aux caisses désignées par le conseil d'administration, aux époques et dans les proportions déterminées par le conseil. Après le premier versement opéré, tout appel de fonds devra être annoncé, un mois au moins à l'avance, dans deux journaux d'annonces légales de Paris.

Le conseil d'administration pourra autoriser la libération anticipée de ces actions, mais seulement par voie de mesure générale et moyennant un intérêt dont le taux ne pourra excéder cinq pour cent par an.

9. A défaut de versement à l'échéance, l'intérêt courra de plein droit à la charge de l'actionnaire en retard, à raison de cinq pour cent par an, à compter du jour de l'exigibilité, sans demande en justice.

Le retardataire est mis en demeure d'effectuer ses paiements par un avis inséré dans les journaux désignés en l'article 8 : cet avis indique les numéros des actions en retard; quinze jours après cette publication, la société a le droit de faire procéder à la vente des actions, à la Bourse de Paris, par le ministère d'un agent de change, pour le compte et aux risques et périls du retardataire.

Cette vente peut être faite sans mise en demeure et sans aucune formalité judiciaire.

Les titres provisoires des actions ainsi vendues deviennent nuls de plein droit, et il en est délivré aux acquéreurs de nouveaux, sous les mêmes numéros. Tout titre qui ne porte pas la mention régulière des versements exigibles cesse d'être négociable.

Les mesures autorisées par le présent article ne font pas obstacle à l'exercice simultané, par la société, des moyens ordinaires de droit.

10. Contre un premier versement fait sur les actions à émettre conformément au 2^o de l'article 6, il sera délivré des titres provisoires. Ces titres provisoires seront échangés contre des titres définitifs après le versement des cinq premiers dixièmes du prix nominal de l'action de deux cent cinquante francs (250 fr.).

11. Les titres provisoires sont nominatifs.

Les souscripteurs originaires seront garants de leurs cessionnaires jusqu'à concurrence du versement des cinq premiers dixièmes du prix de l'action.

Les titres définitifs sont nominatifs ou au porteur, au choix des actionnaires.

12. Les actions à délivrer à la compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève, ou à négocier à la Bourse de Paris, conformément au 3^o de l'article 6, seront définitives.

13. Les titres provisoires ou définitifs sont extraits d'un registre à souche, frappés du timbre sec de la compagnie, et revêtus de la signature de deux administrateurs ou d'un administrateur et d'un employé de la compagnie délégué à cet effet par le conseil d'administration.

14. La cession des titres nominatifs s'opère, conformément au Code de commerce, par un transfert dont la forme est réglée par le conseil d'administration.

La société peut exiger que la signature des parties soit certifiée par un agent de change.

Les titres au porteur se transmettent par la simple tradition.

15. Tout propriétaire de titres a la faculté, à toute époque, de convertir ses titres nominatifs en titres au porteur et réciproquement.

16. Les frais de transfert et de conversion pourront, en vertu d'une décision du conseil d'administration, et par voie de mesure générale, être mis à la charge du propriétaire de titres qui aura demandé le transfert ou la conversion.

17. Le conseil d'administration pourra autoriser le dépôt et la conservation des titres dans la caisse sociale ou dans toute autre caisse qu'il désignera.

Il déterminera la forme des certificats de dépôt, le mode de leur délivrance, les frais auxquels ce dépôt pourra être assujetti, et les garanties dont l'exécution de cette mesure doit être entourée dans l'intérêt de la société et des actionnaires.

18. Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre dans quelques mains qu'il passe; la possession de l'action emporte adhésion aux statuts de la société et aux décisions de l'assemblée générale.

19. Chaque action est indivisible à l'égard de la société, qui n'en reconnaît aucun fractionnement; tous les copropriétaires indivis d'une action sont tenus de se faire représenter auprès de la société par une seule et même personne.

Les héritiers ou créanciers des actionnaires ne peuvent, pour quelque motif que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et les valeurs de la société, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration.

Ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

20. En cas de perte d'un titre nominatif, la compagnie ne peut être tenue d'en délivrer un nouveau que moyennant caution, conformément aux articles 151, 152 et 155 du Code de commerce.

Le nouveau titre sera délivré trois mois seulement après que la déclaration de perte aura été insérée dans deux journaux d'annonces légales de Paris.

La déclaration de perte sera faite dans les termes et suivant la forme qui seront indiqués par le conseil d'administration.

21. Chaque action donne droit, dans la propriété de l'actif social et dans le partage des bénéfices, à une part proportionnelle au nombre des actions émises.

Les dividendes de toute action, soit nominative, soit au porteur, sont valablement payés au porteur du titre.

TITRE III.

INTÉRÊTS. — COMPTES ANNUELS. — DIVIDENDES. — FONDS DE RÉSERVE.
— AMORTISSEMENT.

22. L'année sociale commence le 1^{er} janvier et finit le 31 décembre. A la fin de chaque année sociale, il sera dressé un inventaire général de l'actif et du passif de la société; cet inventaire sera soumis à l'assemblée générale des actionnaires, dans sa réunion annuelle.

23. Les produits de l'entreprise serviront d'abord à acquitter les dépenses d'entretien et d'exploitation du chemin, les frais d'administration, l'intérêt et l'amortissement des emprunts, et généralement toutes les charges sociales.

24. Après l'acquittement des charges mentionnées par l'article précédent, il sera opéré chaque année sur les bénéfices un prélèvement de trois pour cent destiné à constituer un fonds de réserve pour les dépenses extraordinaires ou imprévues.

Lorsque la réserve aura atteint le chiffre de dix millions de francs, le prélèvement ci-dessus pourra être suspendu; il reprendra son cours aussitôt que le fonds de réserve sera descendu au-dessous de ce chiffre.

25. Indépendamment de la retenue qui précède, il sera fait un prélèvement destiné :

1^o A constituer un fonds d'amortissement calculé de telle sorte que le capital social, représenté par les huit cent mille actions, soit complètement amorti, à raison de cinq cents francs par action, cinq ans avant l'expiration de la concession; toutefois ledit prélèvement ne commencera qu'à partir de l'année 1907;

2^o A servir aux actions amorties ou non amorties un intérêt annuel de quatre pour cent; l'intérêt afférent aux actions amorties sera versé au fonds d'amortissement, afin de compléter l'annuité nécessaire pour amortir la totalité du capital dans le délai fixé.

Les bénéfices seront répartis entre toutes les actions amorties ou non amorties. La portion des bénéfices afférente aux actions amorties sera distribuée aux propriétaires des titres qui auront été délivrés en échange de ces actions.

26. Par dérogation transitoire aux dispositions qui précèdent, les cent quinze mille cinq cents actions émises conformément au 2^o de l'article 6 n'auront aucun droit au dividende de l'exercice 1887, et recevront seulement, jusqu'au 31 décembre 1887, l'intérêt à raison de cinq pour cent des sommes versées sur le prix de l'émission.

Ces actions participeront au dividende de l'année 1888.

27. La désignation des actions à amortir a lieu au moyen d'un

tirage au sort qui se fait publiquement à Paris, chaque année, aux époques et suivant les formes déterminées par le conseil d'administration.

Les numéros des actions désignées par le sort pour être remboursées sont publiés dans les journaux indiqués à l'article 8.

Les propriétaires des actions désignées par le sort auront droit :

1^o Au dividende de l'exercice expiré au 31 décembre précédent ;

2^o Au remboursement en numéraire du capital de l'action, fixé à cinq cents francs, et au paiement des intérêts de ladite somme calculés à raison de quatre pour cent l'an, depuis le 1^{er} janvier de l'exercice courant jusqu'au jour fixé pour le remboursement.

Il leur sera de plus délivré, en échange des actions primitives, des actions spéciales qui ne donneront plus droit qu'à la part proportionnelle des bénéfices mentionnés au dernier paragraphe de l'article 25.

Ces actions conserveront, pour les attributions relatives à l'administration et pour le vote aux assemblées, les mêmes droits que les actions non amorties.

28. Le paiement des intérêts, quand il y a lieu, se fait par semestre, aux 1^{er} novembre et 1^{er} mai de chaque année.

Le paiement du dividende a lieu le 1^{er} mai de chaque année, après que le montant en a été fixé par l'assemblée générale, conformément à l'article 56, ci-après.

Néanmoins le conseil peut, suivant l'état des recettes, après l'expiration du premier semestre, autoriser la distribution, au 1^{er} novembre, d'un à-compte sur le dividende de l'exercice courant.

Tout dividende qui n'est pas réclamé dans les cinq ans de son exigibilité est acquis à la société.

TITRE IV.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

29. La société est administrée par un conseil composé de trente membres.

30. Chaque administrateur doit être propriétaire de cent actions qui sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions.

Les titres de ces actions sont déposés dans l'une des caisses de la société.

31. Les administrateurs sont nommés par l'assemblée générale ; leurs fonctions durent cinq années ; ils peuvent être réélus ; leur remplacement s'opère par cinquième, dans l'ordre fixé par un tirage au sort.

En cas de vacance, l'assemblée générale, lors de sa première réunion et sur la proposition du conseil d'administration, procède au rem-

placement ; dans le cas où , par suite de vacance survenue dans l'intervalle de deux assemblées générales, le nombre des administrateurs descendrait au-dessous de vingt, il serait pourvu provisoirement au remplacement par le conseil d'administration jusqu'à concurrence de ce nombre.

Les administrateurs ainsi nommés provisoirement ont les mêmes pouvoirs que si leur nomination était définitive.

L'administrateur nommé en remplacement d'un autre ne reste en exercice que jusqu'à l'époque où devaient expirer les fonctions de celui qu'il remplace.

52. Par dérogation aux articles qui précèdent, la compagnie continuera , jusqu'à l'assemblée générale qui aura lieu en 1862, d'être administrée par les administrateurs actuels des compagnies des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée.

Ce conseil sera divisé en deux sections, entre lesquelles sera répartie l'administration des diverses lignes composant le réseau.

La première section sera composée de tous les administrateurs actuels de Paris à Lyon, savoir :

M. Dassier (Aug.), rue de la Victoire, 62, *président*.

M. Hottinguer (H.), rue Bergère, 17, *vice-président*.

M. André (Ernest), rue du Faubourg-Poissonnière, 50.

M. Baring (F.), place Vendôme, 19.

M. Dufour (Louis), rue de la Rochefoucauld, 23.

M. le duc de Galliera, rue de Varennes, 53.

M. Girod (de l'Ain), rue de la Ferme-des-Mathurins, 17.

M. Gouin (Alexandre), rue de l'Arcade, 25.

M. Mallet (Ch.), rue de la Chaussée d'Antin, 13.

M. de Monicault, rue Neuve-des-Mathurins, 13.

M. Pereire (Isaac), rue du Faubourg-Saint-Honoré, 33.

M. Poisat, rue Saint-Florentin, 4.

M. le baron de Rothschild (Gustave), rue Lafitte, 21.

M. Schneider, rue Boudreau, 1.

M. le baron Scillière, rue de Provence, 70.

M. le comte de Vaulchier, rue de Verneuil, 20.

Cette section administrera la partie nord du réseau, composée :

1^o De toutes les lignes qui forment le réseau actuel de Paris à Lyon ;

2^o Du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais : toutefois, après l'achèvement des travaux de la section de Roanne à Lyon par Saint-Étienne, la commission mixte dont il sera parlé ci-après décidera à laquelle des deux sections sera attribuée l'administration de cette section ;

3^o De la ligne de Saint-Germain-des-Fossés à Arvant ;

4^o De toutes les lignes nouvelles comprises dans la zone desservie par les lignes précédentes.

La seconde section sera composée de tous les administrateurs actuels de la compagnie de Lyon à la Méditerranée,

Savoir :

M. Dumon (S.), rue Rumfort, 8, *président*.

M. le comte Benoist-d'Azy, rue de Grenelle-Saint-Germain, 86, *vice-président*.

M. Bartholony, rue de la Rochefoucauld, 12.

M. Blount, rue de la Paix, 5.

M. Enfantin, rue Chaptal, 19.

M. le comte de Grandeffe, Cité d'Antin, 8.

M. Hély-d'Oissel, rue de Chaillot, 80.

M. Hochet (Jules), rue de Miromesnil, 55.

M. Martin (Émile), rue Chaptal, 12.

M. Parent, place Vendôme, 12.

M. Pérignon, rue de Grammont, 17.

M. Revenaz, rue du Sentier, 43.

M. Rey de Foresta, rue de Berlin, 11.

M. Richard-Lamarche, à Liège (Belgique).

M. Schaken, place Vendôme, 12.

M. le comte Siméon, quai d'Orsay, 25.

M. Simons, rue Saint-Honoré, 574.

M. Teisserenc, rue de Grenelle-Saint-Honoré, 80.

M. Terret.

M. Uzielli (Mathieu), à Londres.

M. West (Gérard), rue Bergère, 29 (1).

Cette section administrera la partie sud du réseau, composée :

1^o De toutes les lignes qui forment le réseau actuel de la compagnie de Lyon à la Méditerranée;

2^o De la ligne de Lyon à Genève;

3^o De la ligne d'Arvant à Saint-Étienne;

4^o De toutes les lignes nouvelles comprises dans la zone desservie par les lignes précédentes.

55. Il sera constitué une commission mixte composée de huit membres, choisis en nombre égal dans chacune des deux sections du conseil, non compris les présidents de chaque section, qui feront de droit partie de la commission mixte, et les directeurs, qui assisteront avec voix consultative (2).

(1) Tous les administrateurs dénommés dans cet article sont encore aujourd'hui en fonctions, à l'exception de M. Terret. Nous avons ajouté au texte officiel des statuts la mention des présidents et vice-présidents, ainsi que celle du domicile des administrateurs.

(2) Cette commission est actuellement composée de MM. Dassier, Hottinguer, Dufour, Mallet, Seillière, Dumon, Benoist-d'Azy, Rey de Foresta, Simons, Teisserenc.

54. La commission mixte statuera sur toutes les mesures d'intérêt commun et sur toutes les questions dont elle sera saisie par l'une ou par l'autre des deux sections du conseil.

Les projets d'ensemble des lignes à construire, et les marchés importants, soit pour la construction, soit pour l'exploitation, seront soumis à son approbation.

Elle pourvoira directement au service des emprunts et des dividendes, et généralement à tous les services collectifs non susceptibles de division.

Toutes les questions ayant pour objet des demandes de concessions nouvelles, des modifications aux statuts, des accroissements de capital, des emprunts, des traités de fusion, de cession ou d'embranchement, seront du ressort de la commission mixte, ainsi que toutes les questions touchant à l'intérêt général de la compagnie.

La commission mixte ne prendra aucune décision sans l'avis préalable de la section du conseil que la question concerne, ou des deux sections, s'il s'agit d'une question d'intérêt général.

55. Le conseil, constitué ainsi qu'il vient d'être expliqué aux articles 52 et suivants, restera en fonctions, sans renouvellement, jusqu'à l'assemblée générale de 1862.

Jusqu'à ce que le nombre des membres de chaque section soit réduit à quinze, il ne sera pas procédé au remplacement des membres qui auront cessé d'en faire partie par suite de décès, de démission ou d'empêchement. Mais s'il devient nécessaire de procéder au remplacement, les membres nouveaux seront nommés par l'assemblée générale.

56. En 1862, le conseil d'administration sera réduit à trente membres, par la réduction à quinze que fera chacune des deux sections du nombre de ses membres.

Le conseil ainsi réduit sera sujet à réélection par l'assemblée générale, moitié en 1862, moitié en 1863.

Pour l'exécution du paragraphe précédent, les membres sortants seront désignés par la voie du sort, au nombre de sept dans chaque section, et le quinzième sera tiré au sort sur l'ensemble des membres restants.

A dater de la réélection de 1863, le conseil sera renouvelé par cinquième, conformément à l'article 51.

57. La concession faite par l'État de Genève de la partie du chemin de fer de Lyon à Genève située sur son territoire imposant à la compagnie concessionnaire de cette ligne l'obligation d'admettre parmi ses administrateurs trois citoyens suisses demeurant à Genève, toute réserve est faite au sujet de l'intervention de ces administrateurs dans l'administration de la ligne de Lyon à Genève, intervention qui sera l'objet d'une négociation ultérieure avec l'État de Genève.

58. Le conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la société.

Il passe et autorise les marchés de toute nature.

Il autorise les achats de terrains et immeubles nécessaires pour l'exécution, l'exploitation ou l'administration du chemin de fer.

Il règle les approvisionnements et autorise les achats de matériaux, machines et autres objets nécessaires à l'exploitation.

Il fixe les dépenses générales de l'administration.

Il autorise tous achats ou ventes d'objets mobiliers.

Il autorise la vente des terrains et bâtiments inutiles, la recette des prix de vente.

Il autorise toutes mainlevées d'oppositions ou d'inscriptions hypothécaires, ainsi que tout désistement de privilège avec ou sans payement.

Il exerce toutes actions judiciaires et autorise tous compromis ou transactions.

Il détermine le placement des fonds disponibles et règle l'emploi de la réserve.

Il autorise tous retraits, transferts et aliénations de fonds, rentes et valeurs appartenant à la société; il donne toutes quittances.

Il arrête les règlements relatifs à l'organisation des services et à l'exploitation, sous les conditions déterminées par le cahier des charges.

Il adresse au gouvernement toute demande de prolongement ou d'embranchement et de concession de toute nature, sauf autorisation préalable ou ratification de ces demandes par l'assemblée générale.

Il nomme ou révoque tous employés ou agents, détermine leurs attributions et fixe leurs traitements.

Il traite, transige et compromet sur tous les intérêts de la compagnie.

Il détermine, dans les conditions du cahier des charges, les modifications à apporter au tarif, les transactions y relatives et le mode de perception des prix du tarif.

Il statue sur tous les intérêts qui rentrent dans l'administration de la société.

Il soumet à l'assemblée générale toutes propositions d'emprunt, de prolongement ou d'embranchement, de fusion ou traité avec d'autres compagnies, de prolongation ou renouvellement de la concession, de modifications ou additions aux statuts, et notamment d'augmentation du fonds social et de prorogation ou dissolution de la société.

Il présente chaque année à l'assemblée générale le compte de sa gestion.

59. Le conseil d'administration pourvoit à la négociation des emprunts votés par l'assemblée générale; il en règle le mode et les conditions.

Tous pouvoirs sont dès à présent donnés au conseil d'administration, à l'effet de créer six cent mille obligations de cinq cents francs l'une, portant quinze francs d'intérêt, et remboursables pendant la durée de la concession, à l'effet :

1^o De délivrer partie de ces obligations, et jusqu'à due concurrence, aux ayants droit, en exécution des conventions annexées au décret du 19 juin présent mois ;

2^o De négocier le surplus au mieux des intérêts de la compagnie, avec l'autorisation du gouvernement.

Tous pouvoirs sont également donnés au conseil d'administration pour convertir, aux conditions qu'il jugera les plus favorables aux intérêts de la société, tout ou partie de la dette des anciennes compagnies et les titres émis par elles en obligations de la compagnie nouvelle.

40. Le conseil d'administration peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à telle personne que bon lui semble, mais seulement par un mandat spécial et pour un objet déterminé.

Il peut aussi déléguer la totalité ou partie de ses pouvoirs généraux, pour la direction et l'administration des affaires sociales, soit à un directeur, soit à un administrateur, soit à plusieurs administrateurs réunis en comité.

41. Chaque section du conseil d'administration nomme tous les ans un président et un vice-président.

En cas d'absence du président et du vice-président, le conseil désigne celui de ses membres qui doit en remplir les fonctions.

Le président et le vice-président peuvent être réélus.

42. Chaque section se réunit aussi souvent que l'intérêt de la société l'exige, et au moins deux fois par mois. Les décisions sont prises à la majorité des membres présents ; en cas de partage, la voix du président est prépondérante.

La présence de cinq membres est nécessaire pour la validité des délibérations.

Ces dispositions sont également applicables à la commission mixte créée par l'article 50.

43. Nul ne peut voter par procuration dans le conseil d'administration de la compagnie.

Dans le cas où deux membres dissidents sur une question demanderaient qu'elle fût ajournée jusqu'à ce que l'opinion d'un ou plusieurs membres absents fût connue, il pourra être envoyé à tous les administrateurs absents une copie ou un extrait du procès-verbal, avec invitation de venir voter dans une prochaine réunion, dont le jour sera fixé par la lettre d'invitation, et à huitaine au plus tôt, ou d'adresser par écrit leur opinion au président.

Celui-ci en donnera lecture au conseil, après quoi la délibération sera prise à la majorité des membres présents.

Dans aucun cas, l'application de la disposition qui précède ne peut retarder l'accomplissement des obligations imposées à la compagnie par le cahier des charges de la concession, ni l'exécution des injonctions qui seraient notifiées par le gouvernement en vertu du cahier des charges.

44. Les délibérations des deux sections du conseil d'administration et de la commission mixte sont constatées par des procès-verbaux signés par le membre qui aura présidé à la délibération.

Les copies ou extraits de ces délibérations à produire en justice ou ailleurs seront signés par le président ou par celui des membres qui en remplit les fonctions.

45. Les transferts de rentes et effets publics appartenant à la société, les actes d'acquisition, de vente et d'échange des propriétés immobilières de la société, les transactions, marchés et actes engageant la société, les acquits et endossements, ainsi que les mandats sur la banque et sur tous les dépositaires des fonds de la compagnie, doivent être signés par deux administrateurs, à moins d'une délégation expresse à un seul administrateur ou à toute autre personne.

46. Les fonctions d'administrateur sont gratuites; ils reçoivent des jetons de présence.

Toutefois, il pourra être attribué aux administrateurs investis d'un mandat spécial ou général, en vertu de l'article 40, une rémunération dont le chiffre total, ainsi que la valeur des jetons de présence, sera fixé par l'assemblée générale.

47. Conformément à l'article 52 du Code de commerce, les membres du conseil d'administration ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ou solidaire relativement aux engagements de la société.

Ils ne peuvent prendre, soit directement, soit indirectement, aucun intérêt dans les marchés de travaux de construction passés pour le compte de la société.

TITRE V.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

48. L'assemblée générale régulièrement constituée représente l'universalité des actionnaires.

49. L'assemblée générale des actionnaires se réunit chaque année, avant le 1^{er} mai. En outre, le conseil d'administration peut convoquer extraordinairement une assemblée générale, toutes les fois qu'il en reconnaît l'utilité.

50. Tout titulaire ou porteur de quarante actions est de droit membre de l'assemblée générale.

Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires, s'il n'est actionnaire lui-même. La forme des pouvoirs est déterminée par le conseil d'administration.

L'assemblée générale est régulièrement constituée lorsque les actionnaires présents sont au nombre de quarante au moins et réunissent dans leurs mains le vingtième des actions émises.

51. Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne remplissent pas les conditions ci-dessus imposées pour constituer l'assemblée générale, il est procédé à une seconde convocation, au moins à vingt jours d'intervalle.

Les délibérations prises par l'assemblée générale dans cette seconde réunion sont valables, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées; mais elles ne peuvent porter que sur les objets mis à l'ordre du jour de la première réunion et indiqués dans les avis de convocation.

52. Les délibérations relatives aux emprunts, aux demandes d'embranchements ou de prolongements, ainsi que celles qui auraient pour objet des traités d'acquisition, apports, réunions, fusions ou alliances avec d'autres compagnies, la modification des statuts, et notamment l'augmentation du fonds social et la prorogation et la dissolution de la société, ne peuvent être prises que dans une assemblée générale réunissant au moins le cinquième des actions émises.

Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne rempliraient pas les conditions imposées par le paragraphe qui précède pour la validité des opérations de l'assemblée générale, il sera procédé à une seconde convocation au moins à trente jours d'intervalle.

Les délibérations de l'assemblée générale réunie en vertu de cette deuxième convocation seront valables, pourvu que les actionnaires, au nombre de cinquante, représentent au moins le dixième des actions émises.

Les décisions relatives aux objets mentionnés dans le présent article ne sont obligatoires qu'après avoir été approuvées par le gouvernement.

53. Les convocations ordinaires et extraordinaires sont annoncées par un avis inséré, trente jours au moins avant l'époque de la réunion, dans deux journaux d'annonces légales de Paris; ce délai peut être réduit à quinze jours dans le cas de la seconde convocation.

La réunion a lieu à Paris, au lieu désigné par la convocation.

Lorsque l'assemblée générale a pour objet de délibérer sur les propositions mentionnées en l'article 52, les avis de convocation doivent en faire mention.

54. Les propriétaires d'actions domiciliés en France, ou leurs fondés de pouvoirs, doivent, pour avoir le droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres et leurs procurations dans les caisses

désignées par le conseil d'administration dix jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

Les actionnaires domiciliés à l'étranger peuvent faire le dépôt de leurs titres entre les mains des personnes qui seront désignées par le conseil d'administration, et les certificats de dépôt, de même que les procurations, devront être déposés à Paris, dans le délai de dix jours ci-dessus indiqué.

Il est remis à chaque déposant une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle. Les certificats de dépôt mentionnés en l'article 17 donnent droit, par le dépôt de quarante actions ou plus, à la remise des cartes d'admission à l'assemblée générale, pourvu que le dépôt des titres ait eu lieu plus de dix jours avant l'époque fixée pour l'assemblée générale.

55. L'assemblée générale est présidée par le président de la commission mixte en exercice, et, dans le cas où cette commission cesserait d'exister, par le président du conseil d'administration, et, en cas d'empêchement, par le membre que le conseil d'administration aura désigné à cet effet.

Les deux plus forts actionnaires présents à l'ouverture de la séance remplissent les fonctions de scrutateurs, et, sur leur refus, les deux plus forts actionnaires après eux jusqu'à acceptation.

Le secrétaire est désigné par le bureau.

56. L'assemblée générale entend et discute les comptes et les approuve s'il y a lieu. Elle fixe les dividendes.

Elle nomme les administrateurs en remplacement de ceux dont les fonctions sont expirées, ou qu'il y a lieu de remplacer par suite de décès, démission ou autre cause.

Elle statue sur les propositions d'acquisition et aliénation d'immeubles autres que celles désignées aux paragraphes 3 et 7 de l'article 58.

Elle délibère sur les propositions qui doivent lui être soumises en exécution des présents statuts, et donne au conseil d'administration les pouvoirs nécessaires.

Elle prononce enfin, en se renfermant dans les limites des statuts, sur tous les intérêts de la société.

57. Les délibérations de l'assemblée générale sont prises à la majorité des voix des membres présents ou représentés.

La majorité doit être des deux tiers, dans les cas où les délibérations portent sur les objets spécifiés en l'article 52.

Quarante actions donnent droit à une voix, sans que le même actionnaire puisse avoir plus de dix voix, soit par lui-même, soit comme fondé de pouvoirs.

Le scrutin a lieu lorsqu'il est réclaté par dix membres au moins.

58. Les délibérations de l'assemblée générale prises conformé-

ment aux statuts obligent tous les actionnaires, même absents ou dissidents.

Elles sont constatées par des procès-verbaux signés par tous les membres du bureau ou au moins par la majorité d'entre eux.

59. Une feuille de présence, destinée à constater le nombre des membres assistant à l'assemblée et celui des actions représentées par chacun d'eux, demeure annexée, ainsi que les pouvoirs, à la minute du procès-verbal de l'assemblée générale.

Cette feuille est signée par chaque actionnaire en entrant en séance.

60. La justification à faire vis-à-vis des tiers, des délibérations de l'assemblée, résulte des copies ou extraits certifiés conformes par le président.

TITRE VI.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES. — LIQUIDATION. — CONTESTATIONS.

61. Si l'expérience faisait connaître la convenance d'apporter des modifications ou additions aux présents statuts, l'assemblée générale est autorisée à y pourvoir dans la forme déterminée par l'art. 52.

Les délibérations qui seront prises en conséquence ne seront exécutoires qu'après l'approbation du gouvernement.

62. Lors de la dissolution de la société, à quelque époque et pour quelque cause qu'elle avenge, le conseil d'administration convoque immédiatement l'assemblée générale, qui détermine le mode de liquidation à suivre et nomme, s'il y a lieu, des liquidateurs.

63. A l'expiration de la concession, toutes les valeurs provenant de la liquidation seront employées, avant toute répartition aux actionnaires :

1° A mettre le chemin en état d'être livré au gouvernement dans les conditions déterminées par le cahier des charges de la concession ;

2° A compléter, s'il y a lieu, l'amortissement du fonds social.

64. Dans le cas de contestation, tout actionnaire doit faire élection de domicile à Paris, et toutes notifications et assignations sont valablement faites au domicile par lui élu, sans avoir égard à la distance de la demeure réelle.

A défaut d'élection de domicile, cette élection a lieu de plein droit, pour les notifications judiciaires et extrajudiciaires, au parquet du procureur impérial près du tribunal de première instance du département de la Seine.

Le domicile élu formellement ou implicitement, comme il vient d'être dit, entraîne attribution de juridiction aux tribunaux compétents du département de la Seine.

NOTICE HISTORIQUE.

Cette compagnie est née de la fusion de deux compagnies :

- A. Celle du chemin de fer de Paris à Lyon par Châlon et Mâcon ;
- B. Celle du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

A. Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon. Le 1^{er} mars 1846, une ordonnance royale approuvait les statuts d'une compagnie dite du chemin de fer de Paris à Lyon. Cette compagnie se trouva dans l'impossibilité d'achever le chemin de fer, qu'un décret du 17 août 1848 fit rentrer dans la possession de l'Etat.

Par décret du 5 janvier 1852, ce chemin fut de nouveau concédé à une compagnie qui se constitua sous la forme anonyme et dont les statuts furent approuvés le 20 mars suivant. En exécution du cahier des charges de cette concession, la compagnie termina les travaux du chemin et remboursa à l'Etat une somme de 114 millions de francs sur les dépenses antérieurement faites (1). Elle entra dans le syndicat formé pour l'exploitation du chemin de fer de ceinture autour de Paris (voy. la *Notice historique* sur la compagnie du Nord, page 17), et versa de ce chef au trésor public une somme d'un million de francs.

Le 17 août 1853, un décret accorda à la compagnie de Paris à Lyon la concession d'un embranchement de la Roche à Auxerre.

Peu de temps après, par traité du 15 octobre 1853, la compagnie du chemin de fer de Dijon à Besançon, dont les statuts avaient été approuvés le 11 septembre 1852, fit apport de tout son avoir dans la compagnie de Paris à Lyon : 25,000 actions de cette dernière compagnie, libérées de 250 fr. chacune, furent échangées contre 33,200 actions, émises par la compagnie de Dijon à Besançon, libérées de 350 fr.

Les concessions comprises dans l'avoir de cette compagnie étaient au nombre de deux :

1^o Celle du chemin de fer de Dijon à Besançon et d'un embranchement sur Gray, accordée par décret du 12 février 1852 ;

2^o Celle de Besançon à Belfort, accordée par décret du 17 août 1853.

Le traité de fusion du 15 octobre 1853 fut approuvé par décret du 20 avril 1854.

Ce même décret concéda à la compagnie de Paris à Lyon :

1^o Un chemin de fer de Châlon-sur-Saône à Dôle ;

(1) La somme de 114 millions de francs est égale à la dépense faite par l'Etat pour l'exécution des travaux, après déduction de 8 millions de francs remboursés par l'ancienne compagnie. Indépendamment de cette dépense, l'Etat avait remis aux actionnaires de l'ancienne compagnie de Paris à Lyon, en 1848, pour le prix d'acquisition, une rente de 3,040,000 fr., laquelle, capitalisée à 5 p. c., représente une somme de 60,800,000 fr.

2° Un chemin de fer de Bourg à Lons-le-Saunier ;

3° Un chemin de fer de Lons-le-Saunier à un point intermédiaire entre Châlon et Besançon.

Le 19 juin 1854, un décret approuva les modifications apportées, comme conséquence du décret précité du 20 avril 1854, aux statuts de la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon.

Enfin, le 5 avril 1856, un décret approuva la cession faite à la compagnie, par les concessionnaires du chemin de fer de Dôle à Salins, de tous leurs droits à la concession de ce chemin, qui leur avait été accordée par décret du 12 février 1852.

Ces concessions ne constituaient pas la totalité de l'avoir de la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon lorsque, en 1857, elle se fusionna avec celle de Lyon à la Méditerranée. Le 31 janvier 1855, par traité conclu avec les compagnies d'Orléans et du Grand-Central, elle s'était intéressée pour un tiers dans une société en participation ayant pour objet la construction et l'exploitation du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais, et passant par Nevers, Moulins, Roanne, Saint-Etienne et Givors. L'avoir entier de cette société ayant été acquis, en 1857, par la compagnie dont les statuts sont reproduits ci-dessus, il importe de rappeler les concessions qu'il comprenait. Ce sont :

1° Les sections de chemin de Juvisy à Corbeil et de Nevers à Roanne apportées par la compagnie d'Orléans et le chemin de Rhône-et-Loire apporté par le Grand-Central, le tout en échange d'obligations émises par la société en participation ;

2° Un chemin de fer partant de Nevers et allant se raccorder d'une part à Corbeil, sur la ligne d'Orléans, et d'autre part à Moret, sur la ligne de Paris à Lyon ;

3° Un chemin de fer de Roanne à Lyon dans la direction de Tarare et un embranchement de Saint-Germain-des-Fossés à Vichy ;

Ces deux derniers chemins et cet embranchement concédés à la société en participation par le décret du 7 avril 1855, qui approuvait en même temps le traité par lequel cette société avait été fondée.

Le chemin de fer de Rhône-et-Loire, mentionné ci-dessus, avait été apporté dans le Grand-Central, le 15 octobre 1853, par la compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, dont les statuts avaient été approuvés le 30 septembre de la même année, et qui s'était formée par la fusion de trois compagnies, savoir :

1° La compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à la Loire, régie par actes approuvés les 21 juillet 1824, 19 avril 1826, 6 mai 1849 et 10 août 1855, et qui était concessionnaire dudit chemin de fer en vertu de l'ordonnance royale du 26 février 1823.

2° La compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, régie par actes approuvés les 7 mars 1827 et 16 juin 1855. Elle était concessionnaire du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, en vertu de l'ordonnance royale du 7 juin 1826, et elle avait acquis, en 1850, le chemin de fer de Saint-Etienne à Montrambert, concédé en vertu des ordonnances royales du 2 avril 1843 et du 4 juillet 1844.

3° La compagnie du chemin de fer de la Loire, d'Andrézieux à Roanne, autorisée le 26 avril 1829, reconstituée par acte approuvé le 19 mai 1844, et qui était concessionnaire dudit chemin de fer en vertu de l'ordonnance

royale du 27 août 1828. Cette compagnie avait obtenu de l'Etat, par ordonnance royale du 28 septembre 1841 et en exécution de la loi du 15 juillet 1840, un prêt de 4 millions de francs, dont le remboursement, réglé aujourd'hui par l'article 68 du cahier des charges annexé à la loi du 18 juin 1853, aura lieu en trente annuités de 204,077 francs chacune, représentant l'intérêt de ladite somme de 4 millions de francs et son amortissement calculés au taux de 3 p. c. La première annuité est échue le 27 mars 1859, la seconde le 27 mars 1860 et les autres écherront le 27 mars des vingt-huit années suivantes.

La fusion de ces trois compagnies avait été approuvée par le décret du 17 mai et la loi du 10 juin 1853, à charge par la compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire de reconstruire lesdits chemins, les premiers en date de ceux établis en France.

Peu après, et par décret du 26 décembre 1853, leur adjonction au chemin de fer Grand-Central avait été approuvée.

On trouvera ci-après le compte de capital de la société en participation précitée, à l'époque de l'acquisition de tout son avoir par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Quant à la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, au moment de sa fusion avec celle du chemin de Lyon à la Méditerranée, elle avait émis, indépendamment de ses 265,000 actions de 500 fr. :

1^o 80,000 obligations, produisant 50 fr. d'intérêt annuel payables par semestre, et remboursables à 1,250 fr. en 50 ans à partir de 1856 ;

2^o 250,000 obligations 3 p. c., remboursables à 500 fr.

B. La compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, dont les statuts ont été approuvés le 18 novembre 1852, n'était autre que la compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon, devenue, par traités, cessionnaire de divers chemins dont les compagnies, qui seront indiquées tout à l'heure, étaient concessionnaires ou fermières.

Le chemin de fer de Lyon à Avignon fut concédé une première fois par ordonnance royale du 11 juin 1846, en vertu de la loi du 16 juillet précédent, et une société anonyme fut autorisée le 2 janvier 1847 pour son exécution et son exploitation. Dès le 11 octobre de la même année, l'assemblée générale des actionnaires déclarait la société dissoute, avant même que les travaux fussent commencés.

Déchue de sa concession, son cautionnement fut acquis au trésor public ; mais en 1853, le 6 mars, un décret autorisa la restitution de la moitié de ce cautionnement, soit 5 millions de francs. Cette somme fut versée dans la société de Lyon à la Méditerranée, en échange d'actions qui furent délivrées aux porteurs des titres de la compagnie, suivant convention, en date du 26 mars 1852, entre les liquidateurs de l'ancienne compagnie de Lyon à Avignon et la nouvelle compagnie du même nom.

C'est le 3 janvier 1852 que la concession de ce chemin de fer fut adjugée de nouveau, en vertu de la loi du 1^{er} décembre et des décrets des 9 et 16 décembre 1851. Une subvention de 49 millions de francs fut allouée par l'Etat pour l'exécution des travaux. Le 27 mars 1852, un décret approuva les statuts de la nouvelle compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon.

Dès le 19 juin suivant, cette compagnie conclut quatre traités par lesquels elle acquit les lignes qu'exploitaient les compagnies ci-après désignées :

1^o La compagnie du chemin de fer de Marseille à Avignon, autorisée le 29 août 1843, et qui était concessionnaire dudit chemin de fer avec embranchement de Tarascon au chemin de fer d'Alais à Beaucaire, en vertu de la loi du 24 juillet 1843 qui avait alloué, pour l'exécution des travaux, une subvention de 52,000,000 de francs et des terrains servant d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances, soit en total une subvention de 41,000,000 de francs ;

2^o La société anonyme du chemin de fer de Montpellier à Cette, autorisée par décret du 4 juillet 1838, et qui était concessionnaire dudit chemin en vertu de la loi du 9 juillet 1836 ;

3^o La compagnie d'exploitation du chemin de fer de Montpellier à Nîmes, autorisée par décret du 22 avril 1845, et qui avait pris à bail pour douze années, aux termes de l'adjudication approuvée par ordonnance royale du 1^{er} novembre 1844, ledit chemin de fer, dont la construction avait été faite par l'Etat et avait coûté 14,757,902 fr. 86 c. ;

4^o La compagnie en commandite concessionnaire du chemin de fer d'Alais à Beaucaire, en vertu de la loi du 29 juin 1833, et du chemin de fer d'Alais aux mines de la Grand'Combe, en vertu de l'ordonnance royale du 12 mai 1836.

La loi du 8 juillet 1852 a rendu définitive la convention, passée le 19 juin 1852, entre le ministre des travaux publics et la compagnie, qui a approuvé les traités précités.

Aux termes de ces traités, les compagnies cédantes devaient recevoir en paiement des obligations 4 p. c. de diverses sortes, mais la compagnie de Lyon à Avignon résolut, dès 1832, de ramener ces obligations à un même type par la création de 182,353 obligations 5 p. c., remboursables en 99 ans.

Les compagnies d'Alais à Beaucaire, de Montpellier à Cette et de Montpellier à Nîmes, représentées par leurs liquidateurs, acceptèrent la substitution, moyennant une soulte, au profit de la compagnie de Lyon à Avignon, de 15 fr. par obligation 5 p. c. La même condition, proposée individuellement aux actionnaires de Marseille à Avignon, fut acceptée par la plupart d'entre eux.

C'est à la même époque, nous pouvons le noter dès à présent, que la compagnie de Lyon à Avignon ramena à l'unité deux emprunts 5 p. c., chacun de 50,000,000 de francs, dont l'un avait été émis par elle et l'autre par la compagnie de Marseille à Avignon. A cette fin, elle émit 120,000 obligations de 500 fr., remboursables à 625 fr. en 99 ans et produisant 25 fr. d'intérêt.

Ces deux catégories d'obligations, jointes aux 90,000 actions de 500 fr., formaient l'ensemble du capital de la compagnie au moment de sa fusion, en 1837, avec celle de Paris à Lyon.

L'approbation des traités précités n'était pas le seul objet de la convention du 19 juin 1852. Elle a, en outre, concédé à la compagnie de Lyon à Avignon :

1^o Le chemin de fer de Montpellier à Nîmes, dont la compagnie fermière n'avait pu lui céder que le bail de douze années, lequel bail se trouva résilié, à raison de l'abandon gratuit de la ligne par l'Etat à la compagnie.

2^o L'embranchement de Roquac à Aix, avec subvention d'un million de francs, fournie par la ville d'Aix ;

3^o L'embranchement de Marseille à Toulon, avec subvention de 20,300,000 francs à fournir par l'Etat (art. 7 et 8 de la convention du 19 juin 1852). Le paiement de cette somme a été réglé par convention du 3 février 1855, entre le ministre des travaux publics et la compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, approuvée par décret du même jour. 6,466,666 fr. ont été payés à la compagnie le 8 juillet 1855, et le surplus a été stipulé payable en douze termes égaux et représenté par des titres portant intérêt à 5 p. c. l'an, exigibles, le premier, le 1^{er} janvier 1857, le second, le 1^{er} janvier 1858, et ainsi de suite d'année en année.

Par suite de cette fusion et de l'obtention de ces nouvelles concessions, la compagnie de Lyon à Avignon adopta de nouveaux statuts qui lui donnèrent la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée* et qui furent approuvés par décret du 18 novembre 1852.

Telles étaient les concessions acquises par les deux compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée lorsque, par traité du 11 avril 1857, elles se réunirent dans le but de former une compagnie unique et de mettre leurs concessions en commun.

Le même jour, 11 avril 1857, elles conclurent avec d'autres compagnies des traités qui ont eu pour résultat d'accroître singulièrement leur importance.

Le premier de ces traités intervint entre ces deux compagnies, la compagnie d'Orléans et la compagnie du Grand-Central : tout l'actif de cette dernière compagnie fut cédé et abandonné aux trois premières.

La part des compagnies réunies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée dans la cession générale du chemin de fer Grand-Central fut de 34 p. c.

Elle se composa :

1^o Des lignes ci-après :

Ligne de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont.

Ligne de Clermont à Arvant.

Ligne d'Arvant à Saint-Etienne par le Puy ;

Lesdites lignes concédées au Grand-Central par les décrets du 21 avril 1855 et du 7 avril 1855 et par la loi du 2 mai 1855 ;

2^o Du tiers appartenant à la compagnie du Grand-Central dans la concession du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais.

6,000,000 de fr. à prendre sur la subvention accordée au Grand-Central par la loi du 2 mai 1855 et payables en neuf annuités à partir du 1^{er} janvier 1857, sans intérêts, étaient attribués aux deux compagnies de Lyon et de la Méditerranée. En outre, il leur a été tenu compte, dans le partage, par la compagnie d'Orléans, d'une somme de 8,117,786 fr. 92 c., partie en espèces, partie en obligations, à raison de ce que les dépenses effectuées par le Grand-Central sur les chemins compris dans les deux groupes n'étaient pas exactement dans la proportion de 34 p. c. pour la part de Lyon et de la Méditerranée, de 66 p. c. pour la part d'Orléans, et pour rétablir cette proportion.

34 p. c. des 255,000 obligations 5 p. c., émises par le Grand-Central, furent mises à la charge des compagnies de Lyon et de la Méditerranée.

Pour prix de leur part dans la cession, les deux compagnies s'engagèrent à délivrer aux actionnaires de la compagnie Grand-Central 177,706 obligations de 500 fr. chacune, portant un intérêt annuel de 15 fr., jouissance du 1^{er} janvier 1857, et remboursables par tirages annuels, pendant la durée de la concession des compagnies cessionnaires.

Dans l'exécution, ces dernières stipulations furent légèrement modifiées, en ce sens que, pour faciliter la liquidation des actions du Grand-Central, il fut délivré, pour chaque action de ladite compagnie, une obligation des compagnies réunies de Lyon et de la Méditerranée, et une obligation et un tiers de la compagnie d'Orléans, soit, en ce qui concerne les compagnies de Lyon et de la Méditerranée, 224,000 obligations; l'excédant d'obligations ainsi avancées par ces deux compagnies pour la compagnie d'Orléans a été compensé en diminuant d'autant le nombre d'obligations qu'elles étaient tenues de prendre à leur charge dans les emprunts émis par la compagnie du Grand-Central.

En somme, la valeur, au 1^{er} juillet 1857, des sections du Grand-Central acquises par les compagnies de Lyon et de la Méditerranée correspondait à 69,542,640 fr. 97 c., les obligations 3 p. c. étant capitalisées à 5 p. c.

Le même jour, 11 avril 1857, un deuxième traité fut conclu entre les deux compagnies de Lyon et de la Méditerranée et la compagnie d'Orléans, par lequel cette dernière cédait aux deux premières sa participation d'intérêt dans la société formée, le 31 janvier 1855, pour la construction et l'exploitation du chemin de fer de Paris à Lyon, par le Bourbonnais. Le prix de la cession est indiqué dans la *Notice historique* sur la compagnie d'Orléans, page 40.

Par l'effet de ces deux traités, les deux compagnies, au moment de leur fusion, réunirent entre leurs mains les trois intérêts associés par la convention du 31 janvier 1855, qui fut dès lors résiliée.

Le compte de capital du chemin de fer du Bourbonnais, au moment de son incorporation dans le réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée, se composait comme suit :

1 ^o 102,614 obligations de l'ancienne compagnie de Rhône-et-Loire, remboursables à 625 fr. et portant 25 fr. d'intérêt, qui, capitalisées à 5 p. c., représentent un capital de	51,507,000 fr.
2 ^o 63,643 obligations de la même compagnie, remboursables à 500 fr. et portant 15 fr. d'intérêt, représentant un capital de	19,092,900 »
3 ^o 86,000 obligations du Bourbonnais remises à la compagnie d'Orléans	25,800,000 »
4 ^o 25,000 obligations de l'ancienne compagnie du Grand-Central délivrées à la compagnie de jonction de Rhône-et-Loire à titre de plus-value	7,500,000 »
5 ^o Prêt de l'Etat à la compagnie d'Andrézieux, remboursable en 50 annuités	4,000,000 »
6 ^o 106,007 obligations émises par la compagnie du Grand-Central pour l'exécution des travaux de Rhône-et-Loire	30,000,000 »
7 ^o 100,000 obligations émises par la compagnie du Bourbonnais	28,500,000 »
Total.	166,199,900 »

L'encaisse au 31 décembre 1857 s'élevait à 8,659,788 fr. 48 c., de telle sorte qu'il restait, pour le chiffre d'entrée sur les écritures de la compagnie du Bourbonnais, 157,540,111 fr. 52 c.

Le troisième traité conclu le même jour, 11 avril 1857, réunit au réseau des deux compagnies fusionnées les concessions de la compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève.

Il ne fit que consacrer à nouveau, en les mettant en rapport avec le nouvel état de choses, les clauses d'un traité intervenu dès le 19 décembre 1855, entre la compagnie de Lyon à la Méditerranée et la compagnie de Lyon à Genève.

Cette nouvelle fusion, bien qu'arrêtée d'une manière définitive, demeure encore aujourd'hui suspendue quant à son exécution et à ses effets.

On peut voir dans la *Notice historique*, à la suite des statuts de la compagnie de Lyon à Genève, les conditions de la fusion.

Les trois traités précités, de même que le traité de fusion entre les compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, furent approuvés par convention passée, le 11 avril 1857, entre le ministre des travaux publics et les deux compagnies, convention qui fut rendue définitive par le décret du 19 juin 1857.

En même temps, cette convention a concédé à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée les chemins de fer ci-après désignés :

- 1^o De Nevers et de Moulins à la ligne de Dijon à Chalon ;
- 2^o De Châtillon à la ligne de Paris à Lyon ;
- 3^o De la ligne de Dôle à Salins à la frontière suisse par Verrières, passant par ou près Pontarlier, avec embranchement sur Jougne ;
- 4^o De Montbéliard à Delle et Audincourt.

En outre, par cette même convention, le ministre s'est engagé à concéder à la compagnie, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue, les chemins de fer ci-après désignés :

- 1^o Une ligne de Brioude vers Alais ;
- 2^o Un embranchement de Montbrison à Andrézieux ;
- 3^o Un embranchement de Privas vers un point de la ligne de Lyon à Avignon avec prolongement jusqu'à Crest ;
- 4^o Un embranchement de Carpentras vers un point de la même ligne,
- 5^o Une ligne de Toulon à Nice desservant la ville de Draguignan ;
- 6^o Une ligne d'Avignon à Gap avec embranchement d'une part sur Aix et d'autre part sur Miramas, par Salon ;
- 7^o Une ligne de Gap vers la frontière sarde.

La concession des chemins indiqués sous les nos 3 et 5 a été déclarée définitive par décret du 3 août 1859.

La convention du 11 avril 1857 renferme un grand nombre de stipulations importantes. Nous nous bornerons à rappeler celles qui n'ont pas été abrogées par la convention postérieure des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859.

La compagnie s'engage à verser au trésor public une somme de 16,000,000 de francs, applicable à l'exécution du réseau des chemins de fer des Pyrénées et autres travaux d'utilité publique, et payable par portions égales en huit années, à partir du 15 janvier 1858.

Conformément à ce qui était stipulé dans le cahier des charges des compagnies de Paris à Lyon, Lyon à la Méditerranée et Lyon à Genève, l'Etat est appelé au partage des bénéfices au delà de 8 p. c. Ce partage s'exercera comme suit :

Il sera fait annuellement un compte général des produits nets, tant des lignes antérieurement concédées auxdites compagnies que des lignes rétro-cédées ou concédées à la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée en vertu de la convention du 11 avril 1857. De ce compte on déduira l'intérêt et l'amortissement des obligations créées ou à créer pour le rachat ou l'exécution des lignes rétro-cédées ou concédées en vertu de ladite convention, y compris la totalité de la ligne du Bourbonnais, et pour l'acquittement de toutes les autres charges résultant de ladite convention.

Lorsque le surplus excédera 8 p. c. du capital total affecté à l'exécution des lignes concédées à la compagnie de Lyon par les décrets des 5 janvier 1852, 17 août 1853, 20 avril 1854 et 5 avril 1856, à la compagnie de la Méditerranée par la loi du 8 juillet 1852, et à la compagnie de Lyon à Genève par la loi du 10 juin 1853, par le décret du 7 mars 1857 et par le décret à intervenir pour la concession d'un embranchement sur la frontière sarde par Culoz (ledit décret intervenu le 24 juillet 1857), l'excédant sera partagé entre l'Etat et la compagnie.

La subvention attribuée au Grand-Central aussi bien que les sommes dues par l'Etat à la compagnie de Lyon à la Méditerranée pour les chemins compris dans leur réseau actuel, soit à titre de subvention, soit à titre de marché à forfait seront, à mesure des échéances, converties en obligations négociables de l'Etat, de 500 fr. chacune, portant intérêt à 5 p. c. et remboursables en 50 ans par voie de tirage au sort.

Les obligations que la compagnie pourrait avoir à émettre pour l'exécution des travaux mis à sa charge par la convention du 11 avril 1857 ne peuvent être émises qu'en vertu d'une autorisation du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, qui déterminera l'époque, le mode et la forme de ces émissions, et fixera les époques et les quotités de versements jusqu'à complète réalisation.

A la convention du 11 avril 1857 est annexé un nouveau cahier des charges qui régit toutes les lignes formant le réseau actuel de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Aux termes de l'art. 35 du cahier des charges, la durée de la concession pour les différentes lignes comprises dans le réseau sera de 99 ans. Elle commence à courir le 1^{er} janvier 1860 et finira le 31 décembre 1958.

L'art. 37 du cahier des charges est conçu comme suit :

« A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

« Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué : on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

« Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

« Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison. »

Une nouvelle et importante convention est intervenue entre l'Etat et la compagnie, les 22 juillet 1858 et 11 juin 1859 et a été rendue définitive par les décret et loi du 11 juin 1859.

Cette convention approuve le traité de fusion passé le 22 juillet 1858 entre la compagnie de Paris à la Méditerranée et celle du chemin de fer du Dauphiné. De même que celle faite avec la compagnie de Lyon à Genève, cette fusion, bien que définitive, demeure suspendue quant à son exécution et à ses effets. On trouvera dans la *Notice historique*, à la suite des statuts de la compagnie du Dauphiné, les clauses du traité de fusion.

Au point de vue de l'application des clauses stipulées par la convention des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859, la concession de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée est considérée comme partagée en deux réseaux distincts, l'ancien réseau et le nouveau réseau.

Les lignes qu'ils comprennent sont désignées ci-après, en un tableau, page 180.

On remarquera que l'ancien réseau comprend les lignes concédées ou rétrocédées à la compagnie, antérieurement à la convention du 11 avril 1857, et le nouveau réseau les lignes concédées ou rétrocédées, à titre soit définitif, soit éventuel, par la convention du 11 avril 1857 et par celle des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859.

Par cette dernière convention, l'Etat garantit à la compagnie, pendant 50 ans, à partir du 1^{er} janvier 1863, l'intérêt à 4 p. c. et l'amortissement calculé au même taux, pour un terme de 50 ans (soit ensemble 4 fr. 65 c. p. c.), du capital affecté au rachat et à la construction des lignes composant le nouveau réseau de la compagnie.

Le capital garanti ne pourra excéder la somme de 814 millions de francs pour les lignes concédées à titre définitif dès 1857, plus 11 millions pour la ligne de Privas à la ligne de Lyon à Avignon avec prolongement jusqu'à Crest, et 60 millions pour celle de Toulon à Nice.

Le capital garanti pour les lignes rétrocédées ou concédées à titre éventuel ne pourra excéder respectivement les sommes ci-après :

Ligne de Brioude vers Alais	108,500,000 fr.
De Montbrison à Andrézieux	5,500,000 »
De Carpentras à la ligne de Lyon à Avignon	3,500,000 »
D'Avignon à Gap	75,000,000 »
Embranchement dirigé de la ligne précédente sur Aix	10,500,000 »
Embranchement de la même ligne sur Miramas	4,000,000 »
De Gap vers la frontière sarde	33,000,000 »

Celles des lignes du nouveau réseau qui ne seront pas terminées avant le 1^{er} janvier 1865 ne participeront à la garantie d'intérêt qu'à partir du 1^{er} janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Jusqu'à l'époque où commencera pour les lignes du nouveau réseau l'application de la garantie d'intérêt, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour leur exécution seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront mises successivement en exploitation. En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissement seront portés au compte de premier établissement.

La garantie d'intérêt mentionnée ci-dessus s'appliquera ainsi qu'il suit :

Il sera établi, chaque année, deux comptes distincts des produits nets, y compris les produits accessoires de toute nature,

1^o De l'ancien réseau ;

2^o Du nouveau réseau.

A partir du 1^{er} janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes comprises, soit dans l'ancien, soit dans le nouveau réseau, à titre, soit définitif, soit éventuel, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau qui excédera un revenu net moyen de 37,400 fr. par kilomètre sera appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'Etat.

Dans les années comprises entre le 1^{er} janvier 1865 et l'époque de l'achèvement complet de l'ensemble des lignes concédées, le chiffre de 37,400 fr. ci-dessus fixé sera réduit de 200 fr. par chaque longueur de 100 kilomètres non livrée à l'exploitation, sans toutefois que la réduction totale puisse excéder 2,000 fr.

Les lignes de l'ancien réseau qui ne seraient pas terminées avant le 1^{er} janvier 1865 ne figureront dans le compte des produits nets de ce réseau qu'à partir du 1^{er} janvier qui suivra leur mise en exploitation.

En conséquence des dispositions qui précèdent, la garantie de l'Etat ne s'appliquera que dans le cas où les produits nets du nouveau réseau, accrus de l'excédant des produits de l'ancien réseau, ne couvriraient pas l'intérêt et l'amortissement à 4 p. c. du capital garanti par l'Etat.

Lorsque l'Etat aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité garantie, il en sera remboursé, avec les intérêts à 4 p. c. par an, sur les produits nets des lignes auxquelles est accordée la garantie de l'Etat, dès que ces produits nets, accrus de l'excédant des produits de l'ancien réseau, dépasseront l'intérêt et l'amortissement garantis, et dans quelque année que cet excédant se produise.

Le partage des bénéfices stipulé par la convention du 11 avril 1837 s'exercera à partir du 1^{er} janvier 1872.

Les lignes rétrocédées par la compagnie du Dauphiné à la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée sont assimilées, pour l'application de cette clause, aux lignes rétrocédées ou concédées à ladite compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée par la convention du 11 avril 1837.

Les lignes qui ne seront pas achevées avant le 1^{er} janvier 1872 seront comprises dans le compte général de partage, à partir du 1^{er} janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Le tableau suivant indique les lignes comprises dans l'ancien et dans le nouveau réseau, avec la longueur kilométrique de chacune d'elles, ainsi que le nombre des kilomètres en exploitation, en construction ou à l'étude, au 31 décembre 1859.

L'ancien réseau comprend les lignes
énoncées ci-après :

De Paris à Lyon, avec embranchement sur Auxerre.
De Dijon à Belfort par Besançon, avec embranche-
ment sur Gray et sur Salins
De Bourg, par Lons-le-Sauvage, à un point de la
ligne de Dijon à Belfort.
De Châlon-sur-Saône à Dôle.
De Lyon à Marseille par Avignon, avec embranche-
ment sur Aix.
De Tarascon à Cette par Nîmes et Montpellier, avec
embranchement sur Alais et la Grand'Combe
De Marseille à Toulon.
De Lyon à Genève, avec embranchement sur Bourg
et sur Mâcon, et sur la frontière sarde par Culoz (1). . . .
Le chemin de fer de ceinture de Paris, pour la part
afférente à la compagnie (2).

Totaux. . . .

Kilomètres			
concedés.	exploités.	en constr.	à l'étude.
531	531		
258	258		
134			134
65			65
385	385		
171	171		
66	66		
221	221		
1,831	1,632		199

Le nouveau réseau comprend les lignes .
énoncées ci-après :

Lignes rétrocédées ou concédées à titre définitif :

De Paris à Lyon par Nevers, Roanne et Saint-Étienne
d'une part, et par Tarare de l'autre, avec embranche-
ment sur Vichy.
De Saint-Germain-des-Fossés à Arvant par Cler-
mont-Ferrand.
D'Arvant à Saint-Étienne par le Puy.
De Nevers et de Moulins à la ligne de Paris à Lyon. . . .
De Châtillon à la ligne de Paris à Lyon
De la ligne de Dôle à Salins à la frontière suisse par
les Verrières et par Jougne.
De Montbéliard à Delle et à Audincourt.
De Saint-Rambert à Grenoble
De la ligne précédente à Lyon.
De la même ligne à Valence
De Privas à la ligne de Lyon à Avignon, avec prolon-
gement jusqu'à Crest.
De Toulon à Nice, desservant la ville de Draguignan.

Totaux. . . .

693	328	182	183
124	124		
173	24		149
280			280
35			35
90		90	
22			22
91	91		
88	38		50
71			71
47			47
157			157
1,871	605	272	994

Lignes rétrocédées ou concédées à titre éventuel :

De Brioude vers Alais.
De Montbrison à Andrézieux
De Carpentras à la ligne de Lyon à Avignon.
D'Avignon à Gap, avec embranchement, d'une part
sur Aix, et d'autre part sur Miramas par Salon.
De Gap vers la frontière sarde

Totaux. . . .

209			209
19			19
17			17
291			291
70			70
606			606

RÉCAPITULATION :

Ancien réseau.
Nouveau réseau { concessions définitives.
 concessions éventuelles.
Totaux généraux. . . .

1,831	1,632		199
1,871	605	272	994
606			606
4,308	2,237	272	1,799
			2,071

(1) Non compris 16 kilomètres de la frontière à Genève.

(2) Le chemin de ceinture a une longueur de 17 kilomètres.

SITUATION FINANCIÈRE.

La situation financière de la compagnie est détaillée dans le tableau ci-après qui présente le *compte général* au 31 décembre 1859.

On y voit que le compte d'établissement de l'ancien réseau s'élevait à cette date à	fr. 642,643,473 03
Et celui du nouveau réseau à	372,108,097 53
Total.	fr. 1,014,751,572 60

Au passif du compte général on voit figurer notamment :

Le fonds social représentant	fr. 268,097,291 11
Les emprunts représentant.	683,293,380 45
Les subventions pour Lyon à Avignon, Marseille à Avignon, Rognac à Aix, Arvant à Saint-Etienne.	76,300,000 00

Total. fr. 1,027,690,671 56

Les ressources réalisées applicables à l'ancien réseau se résument ainsi :

Le produit des actions et des obligations de la compagnie de Paris à Lyon	fr. 293,197,245 28
Le produit des actions, des obligations et des subventions de la comp. de Lyon à la Méditerranée.	274,783,714 97
Le produit de 113,500 nouvelles actions émises par la compagnie de Paris à la Méditerranée	84,919,721 11

Total. fr. 652,900,681 36

Les ressources réalisées applicables au nouveau réseau comprennent :

Les emprunts dont le détail a été indiqué p. 173.	fr. 166,199,900 »
25,000 obligations 3 p. c. émises par l'ancienne compagnie du Bourbonnais représentant	6,972,404 83
64,228 1/2 obligations 3 p. c. de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, remises à la compagnie d'Orléans comme solde du prix de rachat de la ligne de Nevers à Roanne.	19,268,550 »

Le tout composant le capital spécial au chemin de fer du Bourbonnais. fr. 192,440,854 83

224,000 obligations 3 p. c. échangées contre autant d'actions du Grand-Central	67,200,000 00
361,535 1/2 oblig. 3 p. c. émises en 1857 et 1858.	102,708,415 67
26,936 obligations 3 p. c. Grand-Central en circulation pour compte de Paris à la Méditerranée.	8,080,800 00
Somme reçue sur la subvention du gouvernement, section de Ferminy	1,999,999 99

Total. fr. 372,430,070 51

Au 31 décembre 1859, il restait 467,688 obligations 3 p. c. à émettre en vertu des autorisations précédemment données par les assemblées générales.

A la fin du mois de juin 1860, il a été ouvert une souscription publique pour le placement de 275,000 de ces obligations. L'émission a eu lieu au prix de 293 fr. 75 c. et avec une bonification d'intérêt qui en fait ressortir le prix réel à 290 fr.

COMPTE GÉNÉRAL AU

ACTIF.

COMPTE D'ÉTABLISSEMENT.		fr.	c.
ANCIEN RÉSEAU.			
Frais d'installation et dépenses de l'administration centrale.	2,541,294 47		
Paris à Lyon.	205,292,475 20		
Lyon à Marseille	158,452,872 50		
Lignes de la rive droite du Rhône. .	49,288,769 27		
Embranchement d'Auxerre.	4,451,275 59		
Dijon à Besançon et Belfort, embranchements de Gray et Salins	74,020,145 22	552,078,365	26
Embranchement d'Aix	7,040,747 99		
Marseille à Toulon	43,802,543 09		
Raccordement à Lyon avec la ligne de Lyon à Genève.	1,485,449 99		
Chemin de ceinture.	1,540,000 »		
Versement pour compte des éventualités de Lyon à Avignon.	4,582,994 54		
Matériel		90,170,881	51
Lignes en construction, Châlon à Dôle et Bourg à Besançon.		594,228	28
		642,643,475	05
NOUVEAU RÉSEAU.			
Bourbonnais	255,477,950 71		
Lignes provenant du Grand-Central .	91,425,462 19		
Mouchard aux Verrières, embranchement de Privas, Toulon à Nice. . .	1,648,627 99		
Lignes nouvelles (études).	575,515 14		
Subvention du chemin des Pyrénées. .	4,000,000 »		
	551,127,556 05	572,108,097	55
Matériel des lignes nouvelles.	40,980,761 52	1,014,751,572	60
Approvisionnements divers.		15,026,459	88
Hôtel de la compagnie, 7, chaussée d'Antin.		2,410,040	45
<i>Capital à réaliser.</i>			
Versements sur actions nouvelles. . .	507,570 »	4,753,876	41
Subventions à réaliser.	4,446,506 41		
<i>Débiteurs divers.</i>			
Lyon à Genève, son compte d'avances. .	22,854,690 72	57,928,197	84
Exploitation, son compte général. . .	7,654,462 18		
Divers débiteurs	7,459,044 94		
<i>Caisse et portefeuille.</i>			
Trésor public	27,721,126 60	56,874,190	10
Caisses diverses, Banque de France, portefeuille.	9,153,063 50		
		1,111,744,517	26

51 DÉCEMBRE 1859.

PASSIF.

FONDS SOCIAL ET SUBVENTIONS.		fr.	c
Actions anciennes, P. L.	152,500,000	»	
— L. L. M.	43,000,000	»	
Prime réalisée sur les actions remises à la compagnie de Dijon	5,370,000	»	
Actions nouvelles	84,892,500	»	
Prime sur lesdites.	554,791	11	
Subventions diverses (ancien réseau).	70,500,000	»	
EMPRUNTS.			
ANCIEN RÉSEAU.			
Paris à Lyon, 5 %	85,968,170	85	
— 5 %	71,539,074	45	
Emprunt de 60 millions 5 %, L. L. M.	55,205,254	97	
Obligations 3 % (émission de 1852), L. L. M. Rachat d'Avignon à Marseille et de la rive droite du Rhône.	68,375,000	»	
Soulte de conversion des obligations de rachat	5,487,549	68	
Emprunt 3 % (émiss. de 1855), L. L. M.	25,146,480	»	
Obligations de Lyon à Avignon. . . .	100,000	»	
— de Marseille à Avignon.	7,224,000	»	
NOUVEAU RÉSEAU.			
Bourbonnais	61,272,404	85	
Rhône-et-Loire, 3 %	51,507,000	»	
— 3 %	19,092,900	»	
Grand-Central, 3 %	57,500,000	»	
Prêt de l'Etat à la compagnie d'Andrézieux à Roanne.	4,000,000	»	
26,956 obligat. du Grand-Central en circulation pour compte de P. L. M.	8,080,800	»	
649,764 obligations 3 %, P. L. M. . .	189,176,965	67	
Subvention pour Arvant à St-Etienne	6,000,000	»	
Lyon à Genève, 82,548 obligations 3 % P. L. M. négociées pour son compte	22,834,592	05	
Amortissements divers.	1,260,455	99	
Créditeurs divers.	9,767,750	06	
Intérêts et dividendes échus et arriérés à payer. . . .	15,370,712	»	
Comptes de réserves.			
Fonds de réserve	5,041,848	27	
Réserve pour réparations extraordinaires à faire en 1860.	870,000	»	
Subvention de la caisse des retraites.	685,605	70	
Liquidation de l'exercice 1859.			
Solde { Bénéfice disponible	44,064,701	63	
créditeur. { A déduire 20 fr. par action distribués au 1 ^{er} novembre.	15,860,000	»	
		30,204,701	65
		1,111,744,517	26

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DES ARDENNES.

STATUTS.

(Acte du 28 juin 1857, approuvé le 3 juillet 1857 ; modifié par acte du 4 mai 1859, approuvé le 24 mai 1859) (1).

TITRE PREMIER.

CONSTITUTION DE LA SOCIÉTÉ. — OBJET. — DÉNOMINATION. — DOMICILE.
— DURÉE.

ART. 1^{er}. La société anonyme formée sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer des Ardennes et de l'Oise*, pour l'exécution des chemins de fer de Creil à Beauvais et de Reims à Charleville et Mézières, avec embranchement sur Sedan, a désormais pour objet :

L'exécution et l'exploitation des lignes ci-après, qui leur ont été concédées ou incorporées par les décrets des 20 juillet 1855 et 10 juin 1857, et la convention du 11 du même mois de juin, passée avec la compagnie du Nord, savoir :

1^o Un chemin de fer de Reims à Charleville et Mézières, avec embranchement sur Sedan ;

2^o Un chemin de fer de Charleville à la frontière belge, par Givet ;

3^o Un chemin de fer de Sedan à un point à déterminer de la ligne de Metz à Thionville, avec embranchement sur la frontière belge dans la direction d'Arlon, passant par ou près Longwy ;

4^o Un chemin de fer de Reims à un point de la ligne projetée de Paris à Soissons à déterminer entre Soissons et Villers-Cotterets ;

5^o Un chemin de Laon à Reims, cédé par la compagnie du Nord, en échange du chemin de Creil à Beauvais, conformément à la convention ci-dessus mentionnée (2).

(1) L'acte du 4 mai 1859 a eu pour unique objet d'adopter la rédaction actuellement en vigueur des articles 6, 7 et 8 des statuts.

(2) Voy. la *Notice historique*, à la suite des statuts de la compagnie.

2. La société prendra la dénomination de *Compagnie des chemins de fer des Ardennes*.

3. La société finira avec les concessions, c'est-à-dire le 31 décembre 1960.

4. Le siège de la société et son domicile sont établis à Paris (1).

5. Les assignations et les demandes judiciaires relatives à l'exploitation de la compagnie peuvent être signifiées au siège de l'exploitation.

TITRE II.

FONDS SOCIAL. — ACTIONS. — VERSEMENTS.

6. Le fonds social se compose :

1^o Des souscriptions, apports et valeurs de toute nature qui composaient, aux termes de l'article 6 des statuts approuvés le 11 juillet 1853, le fonds social de la *Compagnie des chemins de fer des Ardennes et de l'Oise*, divisé originairement en quarante-deux mille actions de cinq cents francs chacune ;

2^o De la somme provenant ou à provenir des quarante-deux mille actions nouvelles qui ont été émises en exécution des dispositions statutaires approuvées par le décret du 3 juillet 1857.

Le surplus du capital nécessaire au complément des sommes à dépenser pour l'exécution des lignes concédées et pour faire face aux charges de toute nature résultant des décrets et convention ci-dessus mentionnés sera formé au moyen d'obligations.

L'émission de ces obligations aura lieu conformément aux dispositions du décret du 3 juillet 1857.

7. Le fonds social, comme il vient d'être dit, est divisé en quatre-vingt-quatre mille actions, savoir :

Quarante-deux mille actions appartenant aux souscripteurs primitifs de la *Société des chemins de fer des Ardennes et de l'Oise* ou à leurs ayants droit, sur lesquelles vingt-sept mille trois cent trente-quatre sont complètement libérées et quatorze mille six cent soixante-six libérées de deux cent cinquante francs, ci 42,000

Quarante-deux mille actions qui ont été émises conformément aux articles 7, 8, 9 et 10 des statuts approuvés le 3 juillet 1857 et libérées de deux cent cinquante francs, ci. 42,000

Total égal : quatre-vingt-quatre mille actions, ci. 84,000

(1) Rue de Provence, 68.

8. Le montant de chaque action est payable, à la caisse sociale à Paris ou aux caisses désignées par le conseil d'administration, aux époques et dans les conditions qu'il aura déterminées.

Tout appel ultérieur de fonds devra être annoncé, dix jours au moins avant l'époque fixée pour le versement, dans les journaux d'annonces légales de Paris, Reims, Charleville et Thionville désignés conformément à la loi.

Le conseil d'administration pourra autoriser le paiement anticipé des actions, mais seulement par voie de mesure générale applicable à toutes les actions et moyennant un intérêt qui ne pourra pas excéder quatre pour cent.

9. Les titres qui seront remis aux ayants droit, comme il est dit à l'article précédent, seront définitifs, et indiqueront les principales dispositions des présents statuts, et notamment les articles 1, 2, 4, 5, 8, 9, 11, 12, 13, 15, 17, 18, 22, 24, 25, 26, 41, 43 et 44.

Les titres définitifs seront au porteur, à moins que l'actionnaire ne réclame un titre nominatif.

Les souscripteurs originaires seront garants de leurs concessionnaires jusqu'à concurrence de moitié du montant de chaque action.

10. Les titres provisoires et les titres définitifs sont extraits d'un registre à souche; ils sont revêtus de la signature de deux administrateurs, ou d'un administrateur et d'un employé de la compagnie délégué à cet effet, et frappés du timbre sec de la compagnie; chaque paiement fait sur le montant de l'action est constaté sur les titres.

11. La cession des actions au porteur s'opère par la tradition du titre.

La cession des titres nominatifs s'opère conformément à l'article 36 du Code de commerce.

Les frais du transfert pourront être mis, par mesure générale, à la charge de l'actionnaire qui le requiert; ils seront fixés par le conseil d'administration et ne pourront, dans aucun cas, excéder cinquante centimes par action.

12. Le conseil d'administration pourra autoriser le dépôt et la conservation des titres dans la caisse sociale ou dans toutes autres caisses qu'il désignera; dans ce cas, il déterminera la forme des certificats de dépôt, le mode de leur délivrance, les frais auxquels ce dépôt pourra être assujéti, et les garanties dont l'exécution de cette mesure doit être entourée, dans l'intérêt de la société et des actionnaires.

13. A défaut de versement aux époques déterminées, l'intérêt court de plein droit à la charge de l'actionnaire, à raison de cinq pour cent par an pour chaque jour de retard.

Le retardataire est mis en demeure d'effectuer ses paiements par un avis inséré dans un des journaux désignés à l'article 8. Cet avis indique les numéros des actions en retard. Faute par le propriétaire

de s'acquitter dans le délai d'un mois, et sans qu'il soit nécessaire de recourir aux formalités de justice ni ajouter au susdit délai aucun délai de distance, les actions en retard seront vendues publiquement sur duplicata, par le ministère d'un agent de change, aux risques et périls du retardataire, à la Bourse de Paris, le tout sans préjudice du droit que la société conserve de poursuivre personnellement l'actionnaire en retard.

Les titres primitifs des actions ainsi vendues sont nuls de plein droit; en conséquence, toute action qui ne porte pas la mention régulière des versements qui ont dû être opérés cesse d'être admissible à la négociation et au transfert.

Les numéros des titres d'actions ainsi annulés seront insérés dans les journaux d'annonces légales désignés à l'article 8.

14. Il ne peut, dans aucun cas, être fait d'appel de fonds au delà du montant des actions.

15. Chaque action donne droit :

1^o A une part proportionnelle dans toutes les valeurs composant l'actif social;

2^o A un intérêt de quatre pour cent par an pendant la construction des chemins de fer;

3^o A une part proportionnelle dans les bénéfices nets de l'entreprise.

16. Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre dans quelques mains qu'il passe; la possession de l'action emporte adhésion aux statuts de la société.

17. Chaque action est indivisible à l'égard de la société, qui n'en reconnaît aucun fractionnement; tous les copropriétaires indivis d'une action sont tenus de se faire représenter auprès la société par une seule et même personne.

Les héritiers ou créanciers d'un actionnaire ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la société, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration.

Ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

18. En cas de perte d'un titre nominatif, la compagnie ne peut être tenue d'en délivrer un nouveau que moyennant caution, conformément aux articles 151, 152 et 153 du Code de commerce.

Le nouveau titre sera délivré trois mois seulement après que la déclaration de perte aura été insérée dans les journaux désignés à l'article 8.

La caution sera déchargée un an après avoir été fournie.

La déclaration de perte sera faite dans les termes et suivant la forme qui seront indiqués par le conseil d'administration.

TITRE III.

COMPTES ANNUELS. — DIVIDENDES. — FONDS DE RÉSERVE
ET AMORTISSEMENT.

19. Pendant l'exécution des travaux et jusqu'à l'achèvement des lignes qui ont fait l'objet des conventions du 19 juillet 1853 et du 10 juin 1857, il sera payé annuellement aux actionnaires, à partir du décret portant autorisation de la présente société, quatre pour cent d'intérêt des sommes par eux versées, sauf l'exception faite par l'article 8 pour les versements anticipés.

Il sera pourvu au paiement de ces quatre pour cent par les intérêts des placements de fonds, par les produits des diverses sections déjà exploitées, ou qui auront pu être successivement mises en exploitation, et par tous les autres produits accessoires de l'entreprise; enfin, en cas d'insuffisance, par un prélèvement sur le capital social.

20. Jusqu'à l'achèvement des lignes entières, le compte des recettes et des dépenses de l'exploitation sera arrêté et soumis chaque année à l'assemblée générale; le produit net, déduction faite de toutes les dépenses d'entretien et d'exploitation, sera employé en premier lieu à payer aux actionnaires l'intérêt, à quatre pour cent l'an, du capital engagé dans la construction des lignes.

L'excédant, s'il y en a, sera employé jusqu'à concurrence d'un quart, à la restitution des intérêts prélevés sur le fonds social, et le surplus pourra être distribué à titre de dividende.

21. Après l'achèvement des lignes entières, il sera dressé chaque année un inventaire général de l'actif et du passif de la société; cet inventaire sera soumis à l'assemblée générale des actionnaires, dans sa réunion annuelle.

Les produits de l'entreprise serviront d'abord à acquitter les dépenses d'entretien et d'exploitation des chemins, les frais d'administration, l'intérêt et l'amortissement des emprunts qui auront pu être contractés, et des obligations qui auront pu être émises par la compagnie, et généralement toutes les charges sociales.

22. Il sera prélevé sur les bénéfices nets, après le paiement des charges mentionnées dans l'article précédent :

1^o Une retenue destinée à constituer un fonds de réserve pour les dépenses extraordinaires ou imprévues : la quotité de cette retenue ne pourra être inférieure à deux pour cent des bénéfices nets ;

2^o Une retenue suffisante pour constituer un fonds d'amortissement, au moyen duquel le capital puisse être entièrement amorti cinq ans avant l'expiration de la concession.

3^o Quatre pour cent de la même somme, pour le montant en être

employé à servir aux actions amorties et non amorties, un premier dividende de quatre pour cent par an, la part afférente aux actions amorties devant être versée au fonds d'amortissement, afin de compléter la somme nécessaire pour amortir la totalité des actions.

Le surplus des produits sera réparti également entre toutes les actions amorties et non amorties; la portion afférente aux actions amorties sera distribuée aux propriétaires des titres qui auront été délivrés en échange de ces actions, ainsi qu'il sera dit article 24.

23. S'il arrivait que, dans le cours d'une ou plusieurs années, les produits nets de l'entreprise fussent insuffisants pour assurer le remboursement du nombre d'actions à amortir, la somme nécessaire pour compléter le fonds d'amortissement serait prélevée sur les premiers produits nets des années suivantes, par préférence et antériorité à toute attribution de dividende aux actionnaires.

24. Le fonds d'amortissement, composé ainsi qu'il est dit dans les deux articles précédents, sera employé jusqu'à due concurrence, à compter de l'année qui suivra la mise en exploitation des lignes entières, au remboursement annuel d'un nombre d'actions déterminé, comme il est dit article 22.

La désignation des actions à amortir a lieu au moyen d'un tirage au sort, qui se fait publiquement à Paris, chaque année, aux époques et suivant la forme déterminées par le conseil d'administration.

Les propriétaires des actions désignées par le tirage au sort pour le remboursement reçoivent en numéraire le capital effectivement versé de leurs actions, outre les dividendes, jusqu'au jour indiqué pour le remboursement, et en échange de leurs actions primitives, des actions spéciales, dans la forme qui sera déterminée par le conseil d'administration.

Ces actions donnent droit annuellement à une part proportionnelle dans le dividende mentionné au dernier paragraphe de l'art. 22.

Ces actions ont, du reste, pour les attributions relatives à l'administration et pour le vote aux assemblées générales, les mêmes droits que les actions non amorties; les numéros des actions désignées par le sort pour être remboursées sont publiés comme il est dit à l'article 8 ci-dessus.

Le remboursement du capital de ces actions est effectué au siège de la société, à partir du 1^{er} janvier de chaque année pour l'année qui a précédé.

25. Le paiement des intérêts prévus par les articles 19 et 22 et celui des dividendes ont lieu par semestre ou par année, suivant décision de l'assemblée générale.

Cette assemblée fixe le montant des dividendes et les époques des paiements, sur la proposition du conseil d'administration.

26. Le paiement des intérêts et dividendes se fait au siège de la

société; toutefois le conseil d'administration pourra autoriser ce paiement sur tout autre point, aux caisses désignées par lui à cet effet. Tous intérêts et dividendes qui n'ont pas été touchés à l'expiration de cinq années, après l'époque de leur paiement annoncée dans l'un des journaux à l'article 8, sont acquis à la société, conformément à l'article 2227 du Code Napoléon.

27. Lorsque la réserve aura atteint deux millions, le prélèvement de deux pour cent pourra être réduit ou suspendu; il reprendra son cours aussitôt que ce fonds sera descendu au-dessous de ce chiffre.

TITRE IV.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

28. La société est administrée par un conseil composé de quatorze membres.

29. Chaque administrateur doit être propriétaire de cent actions, qui sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions; les titres de ces actions sont déposés dans la caisse de la société.

30. Les administrateurs sont nommés par l'assemblée générale.

Leurs fonctions durent quatre années; ils peuvent être réélus; leur remplacement s'opère de la manière suivante : trois sortent la première année, trois la seconde, quatre la troisième et les quatre derniers la quatrième.

En cas de vacance, l'assemblée générale, lors de la première réunion, procède au remplacement. Dans le cas où, par suite de vacances survenues dans l'intervalle de deux assemblées générales, le nombre des administrateurs descendrait au-dessous de dix, il serait pourvu provisoirement au remplacement par le conseil d'administration jusqu'à concurrence de ce nombre.

31. Par dérogation à l'article 30 qui précède, le premier conseil d'administration est, dès à présent, composé de :

M. le duc de Noailles, rue de Lille, 68, *président*.

M. le baron Seillière, rue de Provence, 70, *vice-président*.

M. le baron Ladoucette, député, rue de la Victoire, 58.

M. J. Riché, député, à Charleville.

M. le prince de Chimay, quai Malaquais, 17.

M. le comte Foy, rue de l'Université, 101.

M. Werlé, maire de la ville de Reims.

M. Demachy, rue Miromesnil, 18.

M. Bazin, au Mesnil-Saint-Firmin (Oise).

M. Galos, rue de l'Université, 101.

M. S. Laing, à Londres.

M. C. Devaux, à Londres.

M. Uzielli, à Londres.

M. William Reed, à Londres (1).

Les membres de ce premier conseil resteront en fonctions jusqu'à l'expiration de l'année qui suivra l'époque de la mise en exploitation des lignes concédées par les décrets des 19 juillet 1855 et 10 juin 1857.

Après cette époque, ils seront renouvelés conformément à l'art. 30 ci-dessus.

32. Le conseil d'administration nomme chaque année, parmi ses membres, un président et un vice-président, qui peuvent être réélus.

En cas d'absence ou d'empêchement du président et du vice-président, le conseil désigne celui de ses membres qui doit remplir les fonctions de président.

33. Le conseil d'administration se réunit au siège de la société toutes les fois que l'intérêt de la société l'exige, et au moins deux fois par mois, à des jours désignés par délibération du conseil.

Pour que les délibérations soient valables, le nombre des membres présents doit être de six au moins.

Les délibérations sont prises à la majorité absolue des voix des membres présents; toute décision, pour être valable, doit réunir au moins quatre voix; en cas de partage, la voix du président ou de l'administrateur qui en fait les fonctions est prépondérante.

Les délibérations du conseil d'administration sont constatées par des procès-verbaux signés par le président et par deux des membres qui y ont pris part; elles sont transcrites sur un registre tenu à cet effet.

Les copies ou extraits de ces délibérations à produire en justice ou ailleurs sont signés par le président ou par celui des membres qui en remplit les fonctions.

34. Nul ne peut voter par procuration dans le conseil d'administration de la compagnie.

Dans le cas où deux membres dissidents sur une question demanderaient qu'elle fût ajournée jusqu'à ce que l'opinion d'un ou de plusieurs administrateurs fût connue, il pourra être envoyé à tous les administrateurs absents une copie ou un extrait du procès-verbal, avec invitation de venir voter dans une prochaine réunion, à jour fixe, ou d'adresser par écrit leur opinion au président; celui-ci en donnera lecture au conseil, après quoi la décision sera prise à la majorité des membres présents.

(1) Tous ces administrateurs sont encore en fonctions en 1860. — On a ajouté au texte officiel des statuts la mention des président et vice-président actuels, ainsi que la désignation du domicile des administrateurs.

Dans aucun cas, l'application de la disposition qui précède ne peut retarder l'accomplissement des obligations imposées à la compagnie par le cahier des charges de la concession, ni l'exécution des injonctions qui seraient notifiées par le gouvernement, en vertu du cahier des charges.

55. Le conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la société.

Il fixe les dépenses générales de l'administration.

Il autorise, pour l'exécution des chemins de fer, les marchés de toute nature, les achats de terrains et immeubles nécessaires; il règle les approvisionnements, et autorise les achats de matériaux, machines et autres objets nécessaires à l'exploitation.

Il autorise tous achats et ventes d'objets mobiliers.

Il autorise toutes mainlevées d'oppositions ou inscriptions hypothécaires, ainsi que tous désistements de privilège.

Il autorise toute action judiciaire, tous traités, transactions, compromis.

Il détermine le placement des fonds disponibles et règle l'emploi de la réserve.

Il autorise tous retraits, transferts, transports et aliénation de fonds, rentes et valeurs appartenant à la société; il donne toutes quittances.

Il arrête les règlements relatifs à l'organisation du service et à l'exploitation des chemins, sous les conditions déterminées par le cahier des charges.

Il fait les traités relatifs à l'exécution de l'article 56 du cahier des charges.

Il nomme ou révoque tous employés et agents, détermine leurs attributions et fixe leur traitement.

Il fixe et modifie soit les tarifs, soit leur mode de perception; il fait les transactions y relatives; le tout dans les limites déterminées par le cahier des charges.

Il statue sur toutes les questions qui rentrent dans l'administration de la société.

56. Le conseil peut, avec l'approbation de l'assemblée générale, effectuer la vente des immeubles jugés inutiles et acheter des immeubles autres que ceux désignés à l'article 55 ci-dessus.

Il pourvoit à la négociation des emprunts votés par l'assemblée générale, conformément aux dispositions de l'article 49 ci-après.

Tous pouvoirs sont dès à présent donnés au conseil pour négocier, aux termes et dans les limites indiqués, l'emprunt spécifié à l'article 6 qui précède.

57. Le conseil d'administration peut déléguer ses pouvoirs à l'un ou plusieurs de ses membres, ou à toutes autres personnes, par des

mandats spéciaux, et pour une ou plusieurs affaires déterminées, et même conférer des pouvoirs permanents pour affaires courantes journalières.

38. Les fonctions d'administrateurs sont gratuites; ils reçoivent des jetons de présence dont la valeur est déterminée par l'assemblée générale. Les administrateurs délégués peuvent recevoir une rémunération à fixer par l'assemblée générale.

39. Conformément à l'article 32 du Code de commerce, les membres du conseil ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ou solidaire, relativement aux engagements de la société.

Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

40. Les transferts de rentes et effets publics appartenant à la société, les actes d'acquisition, de vente et d'échange des propriétés immobilières de la société, autres que ceux désignés sous l'article 33, les transactions, marchés et actes engageant la société, de la nature de ceux indiqués à l'article 49 ci-après, ainsi que les mandats sur la banque et sur tous les dépositaires des fonds de la société, doivent être signés par deux administrateurs, à moins d'une délégation expresse du conseil, à un seul administrateur ou à un mandataire spécial.

TITRE V.

DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

41. L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins.

Chaque actionnaire a autant de voix qu'il possède de fois vingt actions; néanmoins, le même actionnaire ne peut réunir plus de dix voix, soit par lui-même, soit comme fondé de pouvoirs.

Les propriétaires d'actions au porteur doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres aux lieux et entre les mains des personnes désignées par le conseil d'administration, quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de chaque assemblée; il est remis à chacun d'eux une carte d'admission; cette carte est nominative et personnelle; elle constate le nombre d'actions déposées.

Les certificats de dépôt mentionnés en l'article 12 donnent droit, pour le dépôt de vingt actions au plus, à la remise de cartes d'admission à l'assemblée générale, pourvu que le dépôt des titres ait eu lieu plus de quinze jours avant l'époque fixée par l'assemblée générale.

42. L'assemblée générale, régulièrement constituée, représente l'universalité des actionnaires.

Ses décisions sont obligatoires pour tous, même pour les absents.

43. L'assemblée générale se réunit chaque année à Paris, avant le 1^{er} mai.

Elle se réunit en outre, extraordinairement, toutes les fois que le conseil en reconnaît l'utilité.

Dans tous les cas, la convocation doit être faite par un avis inséré, un mois au moins avant l'époque de la réunion, dans les journaux désignés par l'article 8.

Lorsque l'assemblée générale a pour but de délibérer sur les emprunts ou sur les propositions mentionnés à l'article 49 ci-après, les avis de convocation doivent en indiquer l'objet.

44. Tout actionnaire ayant droit de voter à l'assemblée générale peut se faire représenter par un mandataire, pourvu que ce mandataire soit lui-même actionnaire et membre de l'assemblée.

La forme des pouvoirs sera déterminée par le conseil d'administration; dans tous les cas, ces pouvoirs devront être déposés, quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion, aux lieux et dans les mains des personnes désignées par le conseil d'administration.

45. L'assemblée générale est présidée par le président du conseil d'administration ou par le vice-président, et, à défaut, par l'administrateur désigné par le conseil.

Les deux plus forts actionnaires présents remplissent les fonctions de scrutateurs.

Le bureau désigne le secrétaire.

46. L'assemblée délibère valablement lorsque les actionnaires sont au nombre de trente au moins, et représentent au moins le dixième du fonds social.

Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires ne rempliraient pas ces conditions, il est procédé à une deuxième convocation, à un mois d'intervalle. Dans cette seconde réunion, l'assemblée délibère valablement, quel que soit le nombre des membres présents et des actions représentées, mais seulement sur les objets qui étaient à l'ordre du jour de la première réunion.

47. Les délibérations sont prises à la majorité des voix des membres présents et représentés.

Toutefois, les délibérations relatives aux objets définis en l'article 49 ci-après ne pourront être votées que dans une assemblée générale réunissant au moins le cinquième du fonds social, et à la majorité des deux tiers des membres présents, au nombre de trente au moins.

Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne rempliraient pas les conditions imposées par le paragraphe qui précède pour la validité des opérations de l'assemblée générale, il sera procédé à une seconde convocation, à un mois d'intervalle.

Les délibérations de l'assemblée générale réunie en vertu de cette

deuxième convocation seront valables, pourvu que les actionnaires, au nombre de trente, représentent au moins le dixième du fonds social.

48. Le scrutin secret a lieu lorsqu'il est réclamé par cinq membres au moins.

49. L'assemblée générale, constituée conformément à l'article 47, sur la proposition du conseil d'administration, délibère :

Sur les prolongements ou embranchements des lignes et sur les prolongations, renouvellements de concessions ou concessions nouvelles ;

Sur les traités d'acquisition, apports, réunions, fusions, alliances et autres, faits avec d'autres compagnies de chemins de fer ;

Sur les modifications et additions aux statuts, augmentation du fonds social, emprunts, émission d'obligations, prorogation ou dissolution de la société.

Elle donne les pouvoirs nécessaires pour l'exécution desdites délibérations.

Les délibérations prises sur les objets prévus au présent article n'auront d'effet qu'après l'approbation du gouvernement.

50. L'assemblée générale entend, discute et approuve les comptes ; s'il y a lieu, elle nomme les administrateurs en remplacement de ceux dont les fonctions sont expirées, ou qu'il y a lieu de remplacer par suite de décès, démissions ou autres causes.

Elle prononce, en se renfermant dans les limites des statuts, sur tous les intérêts de la société.

51. Si l'expérience fait reconnaître la convenance d'apporter quelques modifications ou additions aux présents statuts, l'assemblée générale est autorisée à y pourvoir dans la forme déterminée par les articles 47 et 49.

52. Les délibérations de l'assemblée générale sont constatées par des procès-verbaux, signés par les membres du bureau, ou au moins par la majorité d'entre eux ; les extraits de ces procès-verbaux, à produire partout où besoin sera, sont certifiés par le président du conseil d'administration, ou par celui des membres qui en remplit les fonctions.

Une feuille de présence, destinée à constater le nombre des membres assistant à l'assemblée et celui des actions représentées par chacun d'eux, demeure annexée à la minute du procès-verbal, ainsi que les pouvoirs ; cette feuille est signée par chaque actionnaire en entrant en séance.

TITRE VI.

DISSOLUTION ET LIQUIDATION.

53. Lors de la dissolution de la société, à quelque époque et pour

quelque cause qu'elle avienne, le conseil d'administration convoque immédiatement l'assemblée générale, qui détermine le mode de liquidation à suivre, et nomme, s'il y a lieu, les liquidateurs.

Toutes les valeurs provenant de la liquidation seront employées, avant toutes répartitions aux actionnaires, à mettre les chemins en état d'être livrés au gouvernement, dans les conditions déterminées par le cahier des charges, et ensuite, s'il y a lieu, à compléter l'amortissement du fonds social.

TITRE VII.

CONTESTATIONS.

34. Toutes les contestations qui pourront s'élever pendant la durée de la société, ou lors de la liquidation, soit entre les actionnaires et la société, soit entre les actionnaires eux-mêmes, et à raison des affaires sociales, sont jugées par des arbitres, conformément aux articles 51 et suivants du Code de commerce.

35. En cas de contestation, tout actionnaire sera tenu de faire élection de domicile à Paris, et toutes notifications et assignations seront valablement faites au domicile par lui élu, sans avoir égard à la distance de la demeure réelle.

A défaut d'élection de domicile, les notifications judiciaires et extrajudiciaires sont faites valablement au parquet de M. le procureur impérial près le tribunal de première instance de la Seine.

NOTICE HISTORIQUE.

C'est en 1857, et à la suite de la cession faite à la compagnie du Nord de la ligne de Creil à Beauvais que la compagnie des chemins de fer des Ardennes et de l'Oise a pris la dénomination de compagnie des chemins de fer des Ardennes. La cession a eu lieu en échange de la section de la ligne de Tergnier à Reims, comprise entre Laon et Reims, moyennant le remboursement intégral, à chaque compagnie, des dépenses de toute nature faites par elle pour l'établissement de la section qu'elle cédait.

Par traité en date du 12 mai 1857, la compagnie des Ardennes s'est fusionnée avec celle des chemins de fer de l'Est. Ce traité a été approuvé par convention des 28 juillet 1858 et 11 juin 1859 entre le ministre des travaux publics et la compagnie, ladite convention approuvée à son tour par la loi et le décret du 11 juin 1859.

Aux termes dudit traité, la fusion des deux compagnies, bien qu'arrêtée d'une manière définitive, demeure suspendue, quant à son exécution et à ses effets, jusqu'à l'expiration de la deuxième année d'exploitation du réseau complet des Ardennes.

La période d'exploitation commencera le 1^{er} janvier de l'année qui suivra l'achèvement total du réseau. Le commencement de ladite période ne pourra être reculé au delà du 1^{er} janvier 1864.

Les 500,000 actions de l'Est seront accrues du nombre d'actions nécessaires pour représenter la valeur des apports de la compagnie des Ardennes. Ce nombre sera calculé proportionnellement aux produits nets du réseau exploité par elle, comparé aux produits nets de l'exploitation du réseau de l'Est.

La comparaison s'effectuera d'après les résultats de la deuxième année d'exploitation du réseau complet des Ardennes, du 1^{er} janvier au 31 décembre.

Pour tenir compte, dans le calcul des produits dont il vient d'être parlé, de l'avantage résultant pour la compagnie du chemin de fer de l'Est de l'antériorité de son exploitation et du développement que son trafic a pu en recevoir, le produit brut du réseau des Ardennes pendant l'année prise pour type sera augmenté de 36 p. c. Sur ces produits, ainsi majorés, les frais d'exploitation de la compagnie des Ardennes pendant cette même année seront réduits à 40 p. c., dans le cas où ils dépasseraient de fait cette proportion.

On établira donc, d'une part, le revenu net du réseau de la compagnie du chemin de fer de l'Est, tel qu'il sera en réalité dans l'année prise pour type, et toute déduction faite du partage avec l'Etat, s'il y avait lieu, du service des emprunts et des charges de toute nature; d'autre part, le revenu net du réseau des Ardennes pendant la même année, en augmentant le produit brut, impôt du dixième déduit, de 36 p. c., et réduisant le coefficient des frais d'exploitation à 40 p. c., dans le cas où il excéderait ce chiffre, et déduction également faite du service des emprunts et des charges de toute nature; le résultat de la comparaison entre les deux produits des deux réseaux ainsi calculés servira de base à la formation et à la répartition du capital social nouveau.

Les évaluations et les calculs dont les éléments ont été posés ci-dessus seront établis dans la supposition de l'achèvement complet des lignes des Ardennes, avec les stations définitives et deux voies sur tout le parcours. Si les travaux, ainsi que le matériel nécessaire pour une bonne et complète exploitation n'étaient pas terminés ou livrés au moment de la réunion des deux réseaux, on évaluerait les dépenses restant à faire sur le réseau des Ardennes, et il serait tenu compte de ces dépenses dans la supputation des charges et des produits devant servir de base à la répartition du capital social entre les deux compagnies.

Le raccordement du chemin de fer de Sedan à Thionville avec le chemin de l'Est, à un point à fixer entre Metz et Thionville, et la gare qui sera établie sur ce point seront exécutés à frais communs par les deux compagnies.

La compagnie de l'Est a construit à Reims la gare des voyageurs, commune aux deux compagnies, moyennant le remboursement par la compagnie des Ardennes de moitié de la dépense de cette construction.

Jusqu'à la réalisation de la fusion, les compagnies conserveront leurs administrations distinctes.

Le conseil d'administration de la nouvelle compagnie sera composé comme il suit :

- 1° Des membres du conseil d'administration de la compagnie de l'Est ;
- 2° Du président, du vice-président et de l'administrateur délégué, aujourd'hui en fonctions, de la compagnie des Ardennes, qui y entrèrent de plein droit ;
- 3° De deux membres du conseil des Ardennes nommés à la majorité des deux conseils réunis.

La convention précitée des 28 juillet 1858 et 11 juin 1859, approuvant ce traité, a accordé à la compagnie des Ardennes, à titre de subvention, pour l'exécution des lignes qui lui sont concédées, une somme de 4,500,000 fr. payables par tiers, le premier au 15 février 1860, le second au 15 février 1861 et le troisième au moment où l'ensemble des lignes aura été livré à l'exploitation.

Toutefois dans le cas où pendant les deux années d'exploitation qui précéderont la réunion définitive des lignes des Ardennes à la concession de l'Est, la moyenne des produits nets annuels représenterait une somme supérieure à 5 fr. 50 c. p. c. du capital dépensé par la compagnie, sans que ce capital puisse excéder 137,500,000 fr., ladite subvention sera réduite d'une somme égale à cet excédant de produits, capitalisé au taux de 5 fr. 50 c.

Par cette même convention l'Etat a garanti, à partir du 1^{er} janvier qui suivra la mise en exploitation de l'ensemble des lignes concédées à la compagnie des Ardennes, l'intérêt à 4 p. c. et l'amortissement calculé au même taux, pour un terme de 50 ans (soit ensemble 4 fr. 65 c. p. c.), du capital affecté à la construction desdites lignes, sans que ce capital puisse excéder 137,500,000 fr.

A partir de la réunion définitive de la concession des Ardennes à celle de l'Est, cette garantie se confondra avec celle accordée au nouveau réseau de l'Est, par l'art. 5 de la convention conclue, entre l'Etat et cette compagnie, les 24 juillet 1858 et 11 juin 1859.

A partir de la même époque, les lignes des Ardennes seront soumises au cahier des charges de la compagnie de l'Est.

Dans le cas où, avant cette époque, l'Etat aurait payé, à titre de garant, tout ou partie d'une annuité garantie, il en sera remboursé avec les intérêts à 4 p. c. par an sur les produits nets de l'ensemble des lignes qui composent le nouveau réseau de la compagnie de l'Est, aux termes de la convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859, dès que ces produits nets, accrus de l'excédant des produits nets de l'ancien réseau, dépasseront l'intérêt et l'amortissement garantis, et dans quelque année que cet excédant se produise.

Les chemins de fer des Ardennes sont reliés aux chemins de fer de la Belgique par la ligne de Reims à Charleville et Givet. A Vireux (France), vient aboutir un tronçon de 2 kilomètres concédé à la compagnie belge des chemins de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse (1), dont les lignes sont attenantes à celle de la compagnie du chemin de fer de Chimay. Dans le but d'encourager une entreprise dont le voisinage profite à la sienne, la compagnie des Ardennes a participé, en 1856, à la formation de la compagnie du chemin de fer de Chimay (2) par la souscription de 1,000 actions de 500 francs.

(1 et 2) Les statuts de ces compagnies sont reproduits dans la *Collection complète des statuts des sociétés anonymes de Belgique*, par A. Dêmeur, avocat.

C'est dans le même but que la compagnie s'est engagée à fournir son concours financier à la compagnie des chemins de fer de l'Est-Belge (1), pour le prolongement de la ligne de Châtelaineau à Morialmé à la frontière française près de Givet, prolongement dont la concession a été rendue définitive par la loi belge du 5 juillet 1860. Toutefois, la convention par laquelle la compagnie des Ardennes s'engage à fournir ce concours n'a pas été jusqu'à présent approuvée par l'assemblée générale des actionnaires.

A la ligne de Reims à la frontière belge par Charleville et Givet doit également venir se raccorder la ligne de Namur à la frontière française, par Dinant, concédée à la compagnie du chemin de fer de Namur à Liège (2), et donnée dès à présent à bail par celle-ci à la compagnie du Nord. A la ligne de Longuyon à la frontière belge par Longwy se rattachera la ligne d'Arlon à la frontière française.

SITUATION FINANCIÈRE.

Nous donnons ci-après en un tableau le *compte général de la compagnie* au 31 décembre 1859.

Les versements opérés sur le capital social jusqu'à cette date se répartissent de la manière suivante :

1° 27,334 actions de 500 fr. entièrement libérées. . .	13,667,000
A déduire pour versements non effectués . . .	192,550
Reste.	13,474,450
2° 56,666 actions de 500 fr. libérées de 250 fr. . . .	14,166,500

Total 84,000 actions qui ont produit. 27,640,950

Tous pouvoirs ont été donnés par l'assemblée générale des actionnaires au conseil d'administration, en avril 1857 et en avril 1858, pour émettre des obligations jusqu'à concurrence, en total, de 60 millions de francs, aux époques, au taux et aux conditions les plus avantageux pour la compagnie. En vertu de ces pouvoirs, il a été émis jusqu'au 31 décembre 1859 159,000 obligations de 500 fr. jouissant d'un intérêt annuel de 15 fr., payable par moitié les 1^{er} janvier et 1^{er} juillet de chaque année et qui sont remboursables en 95 ans par voie de tirages au sort annuels (1861 à 1955). L'émission de ces obligations a produit 42,537,443 fr. 45 c., de telle sorte que l'ensemble des recettes effectuées par la compagnie sur le capital social et sur l'emprunt s'élevait, au 31 décembre 1859, à 69,978,395 fr. 45 c. A la même date, les frais de premier établissement étaient de 69,616,994 fr. 55 c.

A la fin du mois de juin 1860, une souscription publique a été ouverte dans les bureaux de la Banque de France pour le placement de 100,000 nouvelles obligations 3 p. c. de la compagnie des Ardennes. Le prix d'émission a été fixé à 291 fr. 25 c., et il a été accordé aux souscripteurs une bonification d'intérêt qui fait ressortir le prix réel des obligations à 287 fr. 50 c.

(1 et 2) Voir la note ci-contre.

COMPTE GÉNÉRAL AU

ACTIF.

DÉPENSES.		
<i>Frais de premier établissement.</i>		
1 ^o CONSTRUCTION.		
Personnel	5,013,948 83	69,616,994 55
Acquisition de terrains.	5,274,997 22	
Etablissement du sol du chemin	18,280,111 75	
Etablissement de la voie	24,575,459 25	
Matériel roulant	9,709,159 76	
Construction des gares et stations.	5,706,011 55	
Transports en service.	126,527 01	
2 ^o FRAIS D'ADMINISTRATION CENTRALE.		
Intérêts. — Frais généraux d'adminis- tration	5,128,819 18	
<i>Valeurs diverses à recouvrer.</i>		
1 ^o 56,666 actions ayant à verser 250 fr.	14,166,500 »	14,559,050 »
2 ^o Versements restant à effectuer sur les actions créées à l'origine de la société	192,550 »	
<i>Débiteurs divers.</i>		
Sous-comptoir des chemins de fer	56,661 50	1,197,549 76
Conférence des chemins de fer.	2,100 »	
Versements sur actions souscrites au chemin de fer de Chimay.	500,000 »	
Valeurs diverses provenant de cau- tionnements.	575,000 »	
Avances aux services de la construc- tion et de l'exploitation. — Fonds de roulement.	51,551 42	
Impôt sur actions et obligations à re- couvrir sur le paiement de coupons.	15,788 85	
Avances à divers fournisseurs	17,906 54	
Compte des approvisionnements, solde en magasin.	202 561 67	
<i>Caisse et portefeuille.</i>		
Banquier de la compagnie à Paris. — Solde	224,600 »	3,768,275 85
Traites et remises en portefeuille.	5,543,673 83	
		88,941,668 46

51 DÉCEMBRE 1859.

PASSIF.

CAPITAL SOCIAL ET EMPRUNT.		
<i>Capital social.</i>		
84,000 actions de 500 fr.	42,000,000 »	84,337,443 43
<i>Emprunt.</i>		
159,000 obligations 3 %	42,337,443 43	
<i>Recettes diverses.</i>		
Recettes pour compte de la construction		116,230 90
<i>Créanciers divers.</i>		
Stations de la ligne	92,086 32	2,680,769 61
Banquiers à Charleville et Sedan. . .	62,030 02	
Dépenses à régulariser. — Dépenses faites en 1859, soldées en 1860 . . .	2,058,202 64	
Sommes à disposition pour divers . .	6,123 35	
Cautionnement des entrepreneurs . .	463,000 »	
Parcours réciproques de waggon . .	19,327 28	
<i>Intérêts restant à payer.</i>		
Intérêts sur actions et obligations res- tant à payer	58,034 20	1,807,224 20
Intérêts sur actions et obligations, se- mestre échéant le 1 ^{er} et le 15 jan- vier 1860	1,749,170 »	
		88,941,668 16

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU DAUPHINÉ.

STATUTS.

(Acte du 6 juillet 1857, approuvé le 5 décembre 1857; modifié par acte du 23 juillet 1859, approuvé le 23 juillet 1859) (1).

TITRE PREMIER.

FORMATION. — OBJET. — DÉNOMINATION. — DOMICILE ET DURÉE
DE LA SOCIÉTÉ.

ART. 1^{er}. La société anonyme formée pour l'exécution et l'exploitation d'un chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble, tel qu'il est désigné au décret du 7 mai 1853, au cahier des charges y annexé et à la loi du 10 juin 1853, a, en outre, pour objet l'exécution et l'exploitation de deux lignes de chemins de fer se détachant dudit chemin et se dirigeant l'une sur Lyon et l'autre sur Valence, conformément au décret du 18 mars 1857 (2).

2. La société prend la dénomination de *Compagnie des chemins de fer du Dauphiné*.

3. Le siège de la société et son domicile sont établis à Paris (3).

Toutefois, les assignations ou demandes judiciaires relatives à l'exploitation de la compagnie pourront être signifiées au siège de l'exploitation.

4. La société commencera à partir de la date du décret qui l'aura autorisée et finira avec la concession (4).

(1) Cette compagnie s'appelait originairement Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble. Ses statuts primitifs ont été approuvés par décret du 18 février 1854. L'acte du 6 juillet 1857, contenant les nouveaux statuts, lui a attribué sa dénomination actuelle. Quant à l'acte du 23 juillet 1859, il a eu pour unique objet d'adopter la rédaction des art. 6 et 7, telle qu'elle est transcrite ci-dessus.

(2) Voy. la *Notice historique*, à la suite des statuts de la compagnie.

(3) Square Clary, 5, rue Neuve-des-Mathurins, 46.

(4) Voy. la *Notice historique*, à la suite des statuts de la compagnie.

TITRE II.

DE LA CONCESSION.

5. La concession du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble ayant été accordée à MM. le duc de *Valmy*, *Firino*, *Gaillard* (*Eugène*), *Lefebvre*, *Vassal*, *Réveillon*, *Fontenay* et *Gaillard* (*Émile*), la société a été mise par eux entièrement en leurs lieu et place, à la charge par elle de satisfaire à toutes les clauses et conditions qui résultent pour lesdits concessionnaires du décret du 7 mai 1855, du cahier des charges y annexé et de la loi du 10 juin 1855.

La concession comprend en outre, ainsi qu'il a été dit plus haut, les lignes concédées à la compagnie de Saint-Rambert à Grenoble par le décret du 18 mars 1857.

TITRE III.

FONDS SOCIAL. — ACTIONS. — VERSEMENTS.

6. Le fonds social est composé des concessions, apports et valeurs de toute nature appartenant à la compagnie.

7. Ce fonds social, composé comme il vient d'être dit, est divisé en 55,000 actions de 500 fr. chacune, savoir :

1^o 50,000 actions entièrement libérées, lesquelles sont attribuées en échange des 60,000 actions libérées de 250 fr. chacune, qui avaient été créées conformément au § 1^{er} de l'article 7 des statuts approuvés par le décret du 5 décembre 1857.

Les fractions d'actions résultant de cette concession devront être, dans le délai d'un an, réunies par groupes de deux et échangées contre des actions entières.

2^o 5,000 actions aussi libérées, souscrites par la société de Crédit mobilier tant pour son compte que pour divers.

Chaque action a droit à un trente-cinq millième dans la propriété de l'actif social et sur les bénéfices de l'entreprise.

8. Le montant des actions est payable aux caisses qui seront désignées par le conseil d'administration.

Le premier versement est fixé à deux cent cinquante francs par action.

Tout appel ultérieur de fonds devra être annoncé dix jours au moins avant l'époque fixée pour le payement, dans deux journaux d'annonces légales de Paris et de Grenoble, désignés par le conseil d'administration.

Le conseil d'administration pourra autoriser le versement anticipé du prix des actions, mais seulement par voie de mesure générale, applicable à toutes les actions. Il fixera le taux de l'intérêt à servir aux actionnaires sur les versements anticipés.

9. Contre le premier versement de deux cent cinquante francs ci-dessus énoncé, il sera remis aux ayants droit des titres nominatifs, négociables, indiquant les principales dispositions des présents statuts. Ces titres seront, après le versement des cinq premiers dixièmes, échangés contre des titres définitifs au porteur.

Les souscripteurs originaires et les cessionnaires successifs sont solidairement garants jusqu'à concurrence de la moitié du montant de chaque action.

10. Les titres nominatifs et les titres au porteur sont extraits d'un registre à souche, frappés du timbre sec de la compagnie et revêtus de la signature de deux administrateurs ou d'un administrateur et d'un employé, délégués à cet effet par le conseil d'administration; chaque paiement fait sur le montant de l'action sera constaté sur les titres.

11. La cession des actions au porteur s'opère par la tradition du titre, et celle des titres nominatifs, conformément à l'art. 56 du Code de commerce.

La société ne reconnaît d'autres transferts que ceux inscrits sur ses registres.

12. Le conseil d'administration pourra autoriser le dépôt et la conservation des titres dans la caisse sociale, et déterminera la forme des certificats de dépôt, les frais auxquels ce dépôt pourra être assujéti, le mode de délivrance et les garanties dont l'exécution de cette mesure doit être entourée dans l'intérêt de la société et des actionnaires.

13. Les actions sont indivisibles, et la société ne reconnaît qu'un seul propriétaire pour chaque action. Tous les copropriétaires d'une action seront tenus dès lors de se faire représenter auprès de la société par une seule et même personne.

14. Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre dans quelques mains qu'il passe; la possession d'une action emporte adhésion aux statuts de la société.

Les héritiers ou créanciers de l'actionnaire ne peuvent, sous quel que prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la société, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration; ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

15. A défaut de versement aux époques déterminées, l'intérêt sera dû pour chaque jour de retard, à raison de cinq pour cent par an.

La société pourra exercer l'action personnelle contre les retarda-

taires; elle pourra aussi, soit distinctement de la poursuite personnelle, soit concurremment avec elle, faire vendre les actions en retard.

A cet effet, les numéros de ces actions seront publiés dans les journaux indiqués à l'article 8; à partir du quinzième jour après cette publication, la société, sans mise en demeure et sans autre formalité ultérieure, aura le droit de faire procéder à la vente des actions sur duplicata à la Bourse de Paris et par le ministère d'un agent de change. La vente sera faite aux risques et périls de l'actionnaire retardataire.

Les titres des actions ainsi vendues seront nuls de plein droit, et il sera délivré aux acquéreurs de nouveaux titres ayant le même numéro que les titres annulés. En conséquence, toute action qui ne portera pas la mention régulière des versements qui auraient dû être opérés cessera d'être admise à la négociation et au transfert.

L'imputation du prix à provenir de la vente, après déduction des frais et intérêts dus, s'opérera en commençant par les versements les plus anciennement exigibles : le déficit sera à la charge des obligés aux versements, mais dans les limites de l'article 17; l'excédant du prix de la vente, s'il y en a, appartiendra à l'actionnaire retardataire.

16. En cas de perte d'un titre nominatif, la compagnie ne peut être tenue d'en délivrer un nouveau que moyennant caution, conformément aux articles 151, 152 et 155 du Code de commerce.

Le nouveau titre sera délivré un an seulement après que la déclaration de perte aura été insérée dans les journaux désignés à l'art. 8.

La caution sera déchargée un an après avoir été fournie.

La déclaration de perte sera faite dans les termes et suivant la forme qui seront indiqués par le conseil d'administration.

17. Les actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du capital de chaque action. Au delà, tout appel de fonds est interdit.

TITRE IV.

ADMINISTRATION.

18. La compagnie est administrée par un conseil composé de dix-sept membres.

Chaque administrateur doit être propriétaire de cent actions, qui sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions.

Les titres de ces actions sont déposés dans la caisse de la société.

19. Les administrateurs sont nommés par l'assemblée générale des actionnaires; leurs fonctions durent six années; ils peuvent être réélus.

Leur remplacement s'opère dans la proportion de deux administra-

teurs pour la première année et de trois administrateurs pour chacune des cinq autres années, suivant l'ordre fixé par un tirage au sort, et ensuite dans les mêmes proportions d'année en année, selon l'ordre de leur entrée.

Dans le cas où, par suite de vacances survenues dans l'intervalle de deux assemblées générales, le nombre des administrateurs descendrait au-dessous de dix, il sera pourvu provisoirement au remplacement par le conseil d'administration jusqu'à concurrence de ce nombre.

L'administrateur ainsi nommé ne reste en exercice que jusqu'à l'époque où devaient expirer les fonctions de celui qu'il remplace.

L'administrateur nommé provisoirement par le conseil d'administration a les mêmes pouvoirs que les autres membres du conseil.

20. Par dérogation à l'article 19 qui précède, le premier conseil d'administration sera composé des membres dont les noms suivent, savoir :

M. le duc de Valmy, rue de Bourgogne, 33, *président*.

M. le baron Paul de Richemont, sénateur, rue d'Amsterdam, 82, *vice-président*.

M. le prince Marc de Beauveau, député, rue des Champs-Élysées, 12.

M. Eugène Gaillard, rue du Faubourg-Poissonnière, 60.

M. Émile Gaillard, place Saint-Georges, 28.

M. Jules Gautier, place Vendôme, 12.

M. Francis Lefebvre.

M. Alfred Leroux, quai d'Orsay, 1.

M. Émile Pereire, rue du Faubourg-Saint-Honoré, 33.

M. Reveillon, à Grenoble.

M. Vassal, boulevard Montmartre, 14.

M. Gibiat, rue Louis-le-Grand, 57.

M. Guérin, banquier, à Lyon.

M. Bouniols, ancien administrateur des messageries, à Lyon.

M. de Rainneville, administrateur de la compagnie d'Orléans, rue de l'Université, 10.

M. Biesta, directeur du comptoir d'escompte de Paris, rue Blanche, 13.

M. Bixio, ancien ministre, rue Jacob, 26 (1).

Les membres de ce premier conseil qui cesseraient d'en faire partie par suite de décès, de démission ou autre cause, seront remplacés dans les formes déterminées aux paragraphes 3 et 4 de l'article 19.

Le premier conseil ne sera soumis, d'ailleurs, à aucun renouvellement.

(1) On a ajouté au texte officiel des statuts la mention des président et vice-président actuels, ainsi que la désignation du domicile des administrateurs.

ment, et restera en fonctions jusqu'à l'assemblée générale qui aura lieu en 1860.

À cette époque, il sera nommé conformément à l'art. 19 ci-dessus.

21. Le conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la société.

Il passe et autorise les marchés de toute nature.

Il autorise les achats de terrains et immeubles nécessaires pour l'exécution et l'exploitation du chemin de fer.

Il règle les approvisionnements et autorise les achats de matériaux, machines et autres objets nécessaires à l'exploitation.

Il fixe les dépenses générales de l'administration.

Il autorise tout achat ou vente d'objets mobiliers.

Il autorise la revente des terrains et bâtiments qui deviennent inutiles, la recette des prix de vente.

Il autorise toutes mainlevées d'oppositions ou d'inscriptions hypothécaires, ainsi que tous désistements de privilèges avec ou sans paiement.

Il exerce toutes actions judiciaires et autorise tous compromis ou transactions.

Il détermine le placement des fonds disponibles et règle l'emploi de la réserve.

Il autorise tous retraits, transferts, transports et aliénations de fonds, rentes et valeurs appartenant à la société; il donne toutes quittances.

Il arrête les règlements relatifs à l'organisation du service et à l'exploitation du chemin de fer, sous les conditions déterminées par le cahier des charges.

Il fait les traités relatifs à l'exécution de l'article 59 du cahier des charges.

Il adresse au gouvernement toutes demandes de prolongement du chemin de fer ou d'embranchement, sauf autorisation préalable ou ratification de ces demandes par l'assemblée générale.

Il nomme ou révoque tous employés et agents, détermine leurs attributions et fixe leurs traitements et salaires.

Il traite, transige et compromet sur tous les intérêts de la compagnie.

Il détermine, dans les conditions du cahier des charges, les modifications à apporter au tarif, les transactions y relatives et le mode de perception des prix du tarif.

Il statue sur tous les intérêts qui rentrent dans l'administration de la société.

Il soumet à l'assemblée générale toutes propositions d'emprunt, de prolongement ou d'embranchement, de fusion ou traités avec d'autres compagnies, de prolongation ou renouvellement de la concession, de

modifications ou additions aux statuts, et notamment d'augmentation du fonds social et de prolongation ou dissolution de la société.

22. Le conseil d'administration peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à telle personne que bon lui semble, mais seulement par un mandat spécial et pour un objet déterminé.

Il peut aussi conférer à un ou plusieurs de ses membres des pouvoirs permanents pour l'administration des affaires sociales courantes et journalières.

Le conseil peut déléguer quelques-uns de ses membres, pris de préférence parmi ceux qui résident à Grenoble, pour surveiller d'une manière spéciale l'exécution des décisions du conseil en ce qui concerne la construction et l'exploitation du chemin.

23. Conformément à l'article 52 du Code de commerce, les membres du conseil d'administration ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ou solidaire relativement aux engagements de la société.

Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

24. Le conseil d'administration nomme chaque année un président et un ou deux vice-présidents.

En cas d'absence du président et des vice-présidents, le conseil désigne celui de ses membres qui doit remplir les fonctions de président.

Le président et les vice-présidents peuvent être réélus.

25. Le conseil d'administration se réunit aussi souvent que l'intérêt de la société l'exige, et au moins deux fois par mois. Les décisions sont prises à la majorité des membres présents; en cas de partage, la voix du président est prépondérante.

La présence de cinq administrateurs est nécessaire pour valider les délibérations.

Dans le cas où cinq administrateurs seulement sont présents, toute décision, pour être valable, doit réunir au moins quatre voix.

26. Nul ne peut voter par procuration dans le conseil d'administration de la compagnie.

Dans le cas où deux membres dissidents sur une question demanderaient qu'elle fût ajournée jusqu'à ce que l'opinion d'un ou plusieurs administrateurs absents fût connue, il pourra être envoyé à tous les administrateurs absents une copie ou un extrait du procès-verbal, avec invitation de venir voter dans une prochaine réunion, dont le jour sera fixé par la lettre d'invitation, et à huitaine au plus tôt, ou d'adresser par écrit leur opinion au président; celui-ci en donnera lecture au conseil, après quoi la décision sera prise à la majorité des membres présents.

Dans aucun cas, l'application de la disposition qui précède ne peut retarder l'accomplissement des obligations imposées à la compagnie par le cahier des charges de la concession, ni l'exécution des injonc-

tions qui seraient notifiées par le gouvernement en vertu du cahier des charges.

27. Les délibérations du conseil d'administration sont constatées par des procès-verbaux signés par le président et deux membres ayant pris part à la délibération.

Les copies ou extraits de ces délibérations, à produire en justice ou ailleurs, sont signés par le président ou par celui des membres qui en remplit les fonctions.

28. Les transferts de rentes et effets publics appartenant à la société, les actes d'acquisition, de vente et d'échange de propriétés immobilières de la société, les transactions, marchés et actes engageant la société, les acquits et endossements, ainsi que les mandats sur la banque et sur tous les dépositaires de fonds de la compagnie, doivent être signés par deux administrateurs, à moins d'une délégation expresse du conseil à un seul administrateur ou à toute autre personne.

29. Les fonctions des administrateurs sont gratuites ; ils reçoivent des jetons de présence dont la valeur est fixée par l'assemblée générale.

TITRE V.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

30. L'assemblée générale, régulièrement constituée, représente l'universalité des actionnaires ; ses décisions sont obligatoires pour tous, même pour les absents.

31. L'assemblée générale des actionnaires se réunit chaque année dans le courant du mois d'avril. En outre, le conseil d'administration peut convoquer extraordinairement une assemblée générale toutes les fois qu'il en reconnaît l'utilité.

32. Tout titulaire ou porteur de vingt actions est de droit membre de l'assemblée générale.

Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires s'il n'est actionnaire lui-même. La forme des pouvoirs est déterminée par le conseil d'administration.

L'assemblée générale est régulièrement constituée lorsque les actionnaires présents sont au nombre de trente et représentent le dixième du capital au minimum.

33. Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne remplissent pas les conditions ci-dessus imposées pour constituer l'assemblée générale, il est procédé à une seconde convocation à vingt jours d'intervalle.

Les délibérations prises par l'assemblée générale dans cette seconde réunion sont valables, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées ; mais elles ne peuvent porter que

sur les objets mis à l'ordre du jour de la première réunion et indiqués dans les avis de convocation.

34. Les délibérations relatives aux emprunts, demandes d'embranchement ou de prolongement, renouvellement de concession ou concessions nouvelles, ainsi que celles qui auraient pour objet des traités d'acquisition de ligne de chemin de fer, apports, réunions, fusions ou alliances avec d'autres compagnies, la modification des statuts, et notamment l'augmentation du fonds social et la prorogation ou dissolution de la société, ne peuvent être prises que dans une assemblée générale réunissant trente actionnaires au moins et représentant le cinquième au moins du fonds social.

Les décisions relatives aux objets mentionnés dans le paragraphe 1^{er} du présent article ne sont obligatoires qu'après avoir été approuvées par le gouvernement.

35. Les convocations ordinaires et extraordinaires sont annoncées par un avis inséré, trente jours au moins avant l'époque de la réunion, dans les journaux désignés en l'article 8; ce délai est réduit à quinze jours dans le cas d'une seconde convocation.

La réunion a lieu à Paris, au lieu désigné par la convocation.

Lorsque l'assemblée générale a pour objet de délibérer sur les propositions mentionnées en l'article 34, les avis de convocation doivent en faire mention.

36. Les propriétaires d'actions domiciliés en France, ou leurs fondés de pouvoirs, doivent, pour avoir le droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres et leurs procurations au siège de la compagnie, à Paris, trois jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

Les actionnaires domiciliés à l'étranger peuvent faire le dépôt de leurs titres entre les mains des personnes qui seront désignées par le conseil d'administration, et les certificats de dépôt, de même que les procurations, devront être déposés à Paris dans le délai ci-dessus indiqué.

Il est remis à chaque déposant une carte d'admission; cette carte est nominative et personnelle. Les certificats de dépôt mentionnés en l'article 12 et les récépissés nominatifs délivrés par la Banque de France, par le comptoir d'escompte, le sous-comptoir des chemins de fer, donnent droit, pour le dépôt de vingt actions ou plus, à la remise des cartes d'admission à l'assemblée générale, pourvu que le dépôt des titres ait eu lieu trois jours au moins avant l'époque fixée par l'assemblée générale.

37. L'assemblée générale est présidée par le président ou l'un des vice-présidents du conseil d'administration, et, en cas d'empêchement, par le membre que le conseil d'administration aura désigné à cet effet.

Les deux plus forts actionnaires présents remplissent les fonctions de scrutateurs, et, sur leur refus, les deux plus forts actionnaires après eux, jusqu'à acceptation.

Le secrétaire est désigné par le bureau.

38. L'assemblée générale entend et discute les comptes, et les approuve, s'il y a lieu.

Elle fixe les dividendes.

Elle nomme les administrateurs en remplacement de ceux dont les fonctions sont expirées, ou qu'il y a lieu de remplacer par suite de décès, de démission ou autre cause.

Elle statue sur les propositions d'acquisitions et aliénations d'immeubles autres que ceux désignés au paragraphe 5 de l'article 21.

Elle délibère sur les propositions qui doivent lui être soumises en exécution des présents statuts et donne au conseil d'administration les pouvoirs nécessaires.

Elle prononce enfin, en se renfermant dans les limites des statuts, sur tous les intérêts de la société.

39. Les délibérations de l'assemblée générale sont prises à la majorité des voix des membres présents ou représentés.

La majorité doit être des deux tiers, dans le cas où les délibérations portent sur les objets spécifiés en l'article 34.

Vingt actions donnent droit à une voix, sans que le même actionnaire puisse avoir plus de dix voix, soit par lui-même, soit comme fondé de pouvoirs.

Le scrutin secret a lieu lorsqu'il est réclamé par le bureau ou par dix membres au moins de l'assemblée.

40. Les délibérations de l'assemblée générale, prises conformément aux statuts, obligent les actionnaires.

Elles sont constatées par des procès-verbaux signés par les membres du bureau, ou au moins par la majorité d'entre eux. Les extraits de ces procès-verbaux à produire en justice sont certifiés par le président du conseil d'administration.

41. Une feuille de présence, destinée à constater le nombre des membres assistant à l'assemblée et celui des actions représentées par chacun d'eux demeure annexée à la minute de chacun des procès-verbaux, ainsi que les pouvoirs.

Cette feuille est signée par chaque actionnaire en entrant en séance.

TITRE VI.

INTÉRÊTS. — COMPTES ANNUELS. — DIVIDENDES. — FONDS DE RÉSERVE. — AMORTISSEMENT.

42. Pendant l'exécution des travaux, et jusqu'à l'achèvement du réseau, il sera payé aux actionnaires un intérêt de quatre pour cent par an sur les sommes par eux versées, sauf ce qui sera déterminé

pour les versements anticipés par les décisions du conseil d'administration, ainsi qu'il a été dit art. 8.

Il sera pourvu à ce paiement :

1^o Au moyen de l'intérêt afférent aux placements de fonds effectués par la compagnie, des revenus des diverses parties de la ligne mises en exploitation, ainsi que de tous les produits accessoires de l'entreprise;

2^o En cas d'insuffisance, par un prélèvement sur le capital social.

43. Jusqu'à l'achèvement de la ligne entière, le compte des recettes et des dépenses de l'exploitation sera arrêté et soumis chaque année à l'assemblée générale.

Le produit net, déduction faite de toutes les dépenses d'entretien et d'exploitation, sera employé, en premier lieu, à effectuer les paiements d'intérêts prévus par l'article précédent.

L'excédant, s'il y en a, sera employé, jusqu'à concurrence d'un quart, à la restitution des intérêts qui auraient pu être prélevés sur le fonds social, et le surplus pourra être distribué à titre de dividende.

44. Après la mise en exploitation de la ligne entière, un inventaire général de l'actif et du passif de la société sera dressé le 31 décembre de chaque année; cet inventaire sera soumis à l'assemblée générale des actionnaires, dans sa réunion annuelle.

45. Les produits de l'entreprise serviront d'abord à acquitter les dépenses d'entretien et d'exploitation du chemin, les frais d'administration, l'intérêt et l'amortissement des emprunts, et généralement toutes les charges sociales.

46. Après le paiement des charges mentionnées dans l'article précédent, il est prélevé chaque année sur les bénéfices nets :

1^o Une retenue destinée à constituer un fonds d'amortissement, et calculée de telle sorte que le capital social soit complètement amorti cinq ans avant l'expiration de la concession;

2^o Trois pour cent dudit capital, destiné à servir, pour les actions amorties ou non amorties, un intérêt annuel de trois pour cent, la portion afférente aux actions amorties devant être versée au fonds d'amortissement, afin de compléter l'annuité nécessaire pour amortir la totalité du capital dans le délai ci-dessus fixé.

A défaut de ressources suffisantes, il sera pourvu, jusqu'à due concurrence, au paiement de cet amortissement et de cet intérêt au moyen des sommes qui seraient dues par l'État, à raison de la garantie d'intérêt accordée à la société.

Cinq pour cent au moins du produit net de l'entreprise seront affectés ensuite à la constitution d'un fonds de réserve destiné à faire face aux dépenses imprévues.

Quand ce fonds de réserve aura atteint un million, le prélèvement

ci-dessus pourra être suspendu ; il reprendra son cours aussitôt que le fonds de réserve sera descendu au-dessous de ce chiffre.

Dans le cas où les recettes ne seraient pas suffisantes pour assurer l'intérêt garanti par l'État, aux termes du décret de concession, la compagnie devra, avant d'avoir recours à cette garantie, prélever jusqu'à due concurrence sur le fonds de réserve la somme nécessaire pour y faire face.

Le surplus des produits sera réparti entre toutes les actions amorties ou non amorties, sauf l'application de l'article 7 du cahier des charges, relatif au partage entre l'État et la compagnie de la portion des produits excédant huit pour cent du capital dépensé.

La portion afférente aux actions amorties sera distribuée aux propriétaires des titres qui auront été délivrés en échange de ces actions.

47. Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie de l'annuité par lui garantie, les produits nets de l'entreprise excédant trois pour cent seront, les années suivantes, exclusivement employés au remboursement des sommes par lui versées, en capital et intérêts, conformément à l'article 5 du cahier des charges.

48. Lorsque l'État aura été ainsi remboursé des sommes qu'il aura payées en raison de sa garantie, s'il est arrivé que, dans le cours d'une ou de plusieurs années, les actions n'aient pas reçu l'intérêt de trois pour cent, ou que le service de l'amortissement ait éprouvé quelque altération, les produits libres, destinés à être répartis à titre de dividende, seront employés jusqu'à due concurrence, et avant toute répartition de dividende, à compléter le fonds d'amortissement et l'intérêt de trois pour cent sur toutes les actions, pour les années où ce fonds et ces intérêts n'auraient été servis qu'incomplètement.

49. Le fonds d'amortissement se compose :

1° Du prélèvement annuel stipulé en l'article 47 qui précède ;

2° Des intérêts afférents aux actions amorties ;

3° De l'intérêt des sommes non encore employées à l'amortissement.

Ce fonds est employé chaque année jusqu'à due concurrence, à compter de l'année qui suivra la mise en exploitation de la ligne entière, au remboursement d'un nombre d'actions à déterminer, comme il est dit en l'article suivant.

50. La désignation des actions à amortir a lieu au moyen d'un tirage au sort qui se fait publiquement à Paris, chaque année, aux époques et suivant les formes déterminées par le conseil d'administration.

Les numéros des actions désignées par le sort pour être remboursés sont publiés dans les journaux indiqués à l'article 8.

Les propriétaires des actions désignées par le tirage au sort pour le remboursement recevront en numéraire le capital de leurs actions,

et les dividendes, jusqu'au jour indiqué pour le remboursement, et, en échange de leurs actions primitives, des actions spéciales, qui ne donnent plus droit qu'à la part proportionnelle des bénéfices mentionnés dans le dernier paragraphe, à l'article 46.

Ces actions conservent, pour les attributions relatives à l'administration et pour le vote aux assemblées, les mêmes droits que les actions non amorties.

51. Le paiement des intérêts et des dividendes se fait aux époques et aux caisses qui seront désignées par le conseil d'administration.

Tous intérêts et dividendes qui n'ont pas été touchés à l'expiration de cinq années après l'époque de leur échéance sont acquis à la société, conformément à l'article 2277 du Code Napoléon.

TITRE VII.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES. — LIQUIDATION. — CONTESTATIONS.

52. Lors de la dissolution de la société, à quelque époque et pour quelque cause qu'elle avenge, le conseil d'administration convoque immédiatement l'assemblée générale et lui soumet un projet de liquidation.

L'assemblée détermine le mode de liquidation à suivre, et nomme, s'il y a lieu, les liquidateurs.

53. A l'expiration de la concession, toutes les valeurs provenant de la liquidation seront employées avant toute répartition aux actionnaires :

1^o A mettre le chemin en état d'être livré au gouvernement, dans les conditions déterminées par le cahier des charges de la concession ;

2^o A compléter l'amortissement des actions, dans le cas où il resterait encore des actions non amorties, auquel cas la somme disponible serait également répartie entre lesdites actions, jusqu'à concurrence de leur montant.

54. Toutes les contestations qui pourront s'élever pendant la durée de la société ou lors de sa liquidation, soit entre les actionnaires et la société, soit entre les actionnaires eux-mêmes, et à raison des affaires sociales, seront jugées par des arbitres, conformément aux articles 51 et suivants du Code de commerce.

55. Dans le cas de contestation, tout actionnaire doit faire élection de domicile à Paris, et toutes notifications et assignations sont valablement faites au domicile par lui élu, sans avoir égard à la distance de la demeure réelle.

A défaut d'élection de domicile, cette élection a lieu, de plein droit, pour les notifications judiciaires et extrajudiciaires, au parquet du

procureur impérial près le tribunal de première instance du département de la Seine.

Le domicile élu formellement ou implicitement, comme il vient d'être dit, entraîne attribution de juridiction aux tribunaux compétents du département de la Seine.

NOTICE HISTORIQUE.

Le décret du 7 mai 1853 a alloué une subvention de 7 millions de francs pour l'exécution du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble et il a garanti à la compagnie, pendant 50 ans, comptés à partir de l'époque fixée pour l'entier achèvement des travaux, c'est-à-dire le 18 mars 1863, un intérêt de 3 p. c. sur le capital employé par elle à l'exécution dudit chemin, sans que le capital garanti puisse, en aucun cas, excéder en actions et en obligations la somme de 25 millions de francs.

Ces subvention et garantie d'intérêt ont été approuvées par la loi du 10 juin 1853. Par décret du 18 mars 1857, rendu en vertu de la loi du 21 juillet 1856, elles ont été appliquées à l'ensemble des trois lignes concédées à la compagnie et qui se dirigent de Grenoble sur Lyon, sur Saint-Rambert et sur Valence.

Aux termes de la convention intervenue le 16 mars 1857 entre le ministre des travaux publics et la compagnie, et qui a été approuvée par le décret précité du 18 mars 1857, la compagnie ne peut émettre d'obligations qu'en vertu d'une autorisation du ministre des travaux publics qui en détermine la forme, le mode et le taux de négociation, et qui fixe les époques et les quotités des versements successifs jusqu'à complète libération.

Le 22 juillet 1858, un traité de fusion est intervenu entre la compagnie des chemins de fer du Dauphiné et la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

La première de ces deux compagnies a fait à la seconde apport des concessions qui lui appartiennent. Toutefois la fusion, bien qu'arrêtée d'une manière définitive, demeure suspendue, quant à son exécution et à ses effets, jusqu'à la fin de l'exercice 1862. Elle pourra être ajournée jusqu'à la fin de 1863 dans le cas où des retards administratifs mettraient la compagnie du Dauphiné dans l'impossibilité d'exécuter son œuvre avant la fin de 1860.

Aux termes dudit traité, les lignes de Lyon à Grenoble et l'embranchement aboutissant d'un point de ladite ligne sur Saint-Rambert devront être terminés par les soins de la compagnie du Dauphiné et mis en complète exploitation avant la fin de 1860, sauf prorogation d'une année dans le cas des retards administratifs prévus ci-dessus.

L'exécution de l'embranchement se détachant de la ligne principale sur Valence restera à la charge de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Il sera attribué à la compagnie du Dauphiné un nombre d'actions de la fusion proportionné à la valeur des apports de ladite compagnie.

Le nombre des actions à attribuer à la compagnie du Dauphiné sera calculé proportionnellement aux produits nets de son exploitation. Cette proportion s'établira par la comparaison des produits nets de l'exploitation des lignes de Lyon à Grenoble et de l'embranchement sur Saint-Rambert avec les produits nets de l'exploitation des lignes concédées aux anciennes compagnies de Paris à Lyon, Lyon à la Méditerranée et Lyon à Genève, antérieurement au décret du 19 juin 1857 qui a constitué la compagnie actuelle des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

L'année 1862, et dans le cas de retard prévu ci-dessus, l'année 1863 servira d'exercice-type pour la comparaison des produits des deux réseaux.

Pour tenir compte, dans la comparaison des produits dont il vient d'être parlé, de l'avantage résultant, pour la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, de l'antériorité de son exploitation et du développement que son trafic a pu en recevoir, le produit brut du réseau du Dauphiné pendant l'exercice-type sera augmenté de 36 p. c., et les frais d'exploitation de la compagnie pendant le même exercice seront réduits à 40 p. c., dans le cas où ils dépasseraient de fait cette proportion.

En conséquence, la comparaison des produits s'établira de la manière suivante :

A la fin de l'exercice-type, on établira, d'une part, le revenu net de l'exploitation des lignes de Paris à Lyon et à la Méditerranée, servant de point de comparaison, et l'on déduira de ce produit net le service des emprunts et charges de toute nature spéciales à ces lignes.

D'autre part, on établira le produit net de l'exploitation des lignes du Dauphiné, en tenant compte de l'augmentation de 36 p. c. sur le produit brut de son exploitation, et en réduisant le coefficient des frais d'exploitation à 40 p. c., dans le cas où il excéderait ce chiffre ; on déduira, du produit net de l'exploitation ainsi établi, le service des emprunts et des charges de toute nature de la compagnie du Dauphiné.

Les chiffres définitifs des produits ainsi calculés détermineront la valeur des deux réseaux, et le nombre d'actions de la fusion à attribuer à la compagnie du Dauphiné sera établi suivant le rapport des deux produits.

Ne figureront pas dans le chiffre des produits bruts le montant de l'impôt du dixième et des détaxes, de même que les services de factage et camionnage.

Les évaluations et les calculs dont les éléments ont été posés ci-dessus seront établis dans la supposition de l'achèvement complet des lignes du Dauphiné, avec les stations définitives et deux voies sur tout le parcours de la ligne principale de Lyon à Grenoble.

Si ces travaux ainsi que le matériel nécessaire pour une bonne et complète exploitation n'étaient pas terminés ou livrés au moment de la réunion des deux compagnies, on évaluerait les dépenses restant à faire sur les lignes du Dauphiné, et il serait tenu compte de ces dépenses dans la supputation des charges à déduire du produit brut de l'exploitation desdites lignes.

Toute ligne ou embranchement du réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée, qui, à la fin de l'exercice-type, n'aurait pas au moins une année entière d'exploitation, sera déduite des évaluations comparatives, tant pour ses produits que pour les intérêts des capitaux qui y auront été employés.

Jusqu'à la réalisation de la fusion, les administrations des deux compagnies restent distinctes ; néanmoins la compagnie de Paris à la Méditerranée est chargée de la traction sur la ligne du Dauphiné.

A l'époque de la réalisation de la fusion, deux membres du conseil d'administration de la compagnie des chemins de fer du Dauphiné, désignés par ledit conseil, feront partie du conseil d'administration de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Cette clause ne recevra son exécution que si, sur la demande qu'elle s'engage à en faire, cette dernière compagnie est autorisée par le gouvernement à porter de 50 à 52 le nombre de ses administrateurs.

Le traité de fusion a été approuvé par convention entre le ministre des travaux publics et la compagnie du Dauphiné, en date des 22 juillet 1858 et 11 juin 1859, ladite convention rendue définitive par les décret et loi du 11 juin 1859.

Un nouveau cahier des charges annexé à ladite convention a été déclaré applicable aux chemins de fer du Dauphiné, à partir du 1^{er} juillet 1858. Dès que ces chemins auront été définitivement réunis au réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée, ils seront soumis au cahier des charges de ce réseau.

On trouvera, à la *Notice historique* sur la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, la longueur des lignes du Dauphiné.

SITUATION FINANCIÈRE.

Nous donnons ci-après, en un tableau, le *compte général de l'établissement* jusqu'au 31 décembre 1859.

On y voit que les dépenses d'établissement s'élevaient à cette date à 47,747,327 fr. 92 c.

A la même date, la compagnie avait reçu :

Le produit des 55,000 actions	Fr. 17,500,000 00
Le produit de 108,000 obligations	28,068,759 69
La subvention de l'Etat.	7,000,000 00

Total.	52,568,759 69
----------------	---------------

Les obligations d'une valeur nominale de 500 fr. rapportent 15 francs d'intérêt annuel et sont remboursables en 99 ans, par voie de tirages au sort.

Elles ont été émises en vertu des autorisations d'emprunter données par l'assemblée générale des actionnaires au conseil d'administration, en 1857, pour 7 millions de francs; en 1858, pour 25 millions.

Le 25 avril 1860, une troisième autorisation d'emprunter jusqu'à concurrence de 12 millions de francs a été accordée par l'assemblée générale, et, à la fin du mois de juin suivant, une souscription publique a été ouverte dans les bureaux de la Banque de France pour le placement de 24,000 obligations de même nature que les précédentes. Le prix de l'émission a été fixé à 294 fr. 25 c., et une bonification d'intérêt a été accordée aux souscripteurs, de telle sorte que le prix réel d'émission est de 287 fr. 50 c.

COMPTE GÉNÉRAL DE L'ÉTABLISSEMENT

DÉPENSES.		fr.	c.
CHAPITRE PREMIER.			
<i>Exercices antérieurs.</i>			
Total des dépenses de l'établissement, depuis l'origine jusqu'au 31 décembre 1858		42,170,644	26
CHAPITRE II (<i>Exercice 1859</i>).			
<i>Administration centrale.</i>			
Personnel, jetons de présence, loyer, assurances, installation de la direction à Paris, depuis le mois d'août 1859, etc	241,405	02	
CHAPITRE III (<i>Exercice 1859</i>).			
<i>Service du capital.</i>			
Intérêts sur les actions et obligations; intérêts et commissions de banque (déduction faite des intérêts produits par le capital et des produits nets de l'exploitation)	1,569,656	67	
CHAPITRE IV (<i>Exercice 1859</i>).			
<i>Ligne de Saint-Rambert à Grenoble.</i>			
Dépenses d'établissement de la fin de 1858 et de 1859.	1,675,737	58	
CHAPITRE V (<i>Exercice 1859</i>).			
<i>Ligne de Lyon à Bourgoin.</i>			
Dépenses d'établissement	894,911	25	
CHAPITRE VI (<i>Exercice 1859</i>).			
<i>Matériel de l'exploitation.</i>			
Matériel fixe et matériel roulant, dépenses d'installation et de mise en exploitation	1,594,975	54	
Total des dépenses d'établissement au 31 décembre 1859		47,747,527	92
CHAPITRE VII (<i>Exercice 1859</i>).			
<i>Comptes débiteurs.</i>			
Société générale de Crédit mobilier . .	5,954,222	77	
Valeurs en caisse et en portefeuille, crédits ouverts pour l'exécution des travaux et débiteurs divers	2,088,617	45	
		6,022,840	20
		55,770,168	12

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE GRAISSESSAC

A BÉZIERS.

STATUTS.

(Acte du 18 février 1853, approuvé le 26 février 1853.)

TITRE PREMIER.

OBJET ET DÉNOMINATION DE LA SOCIÉTÉ. — DOMICILE. — DURÉE.

ART. 1^{er}. Il est formé, entre les souscripteurs propriétaires de toutes les actions créées ci-après, une société anonyme ayant pour objet l'exécution et l'exploitation du chemin de fer de Graissessac à Béziers, conformément au décret du 27 mars 1852 et au cahier des charges y annexé; cette société prend la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers*.

2. Le siège de la société et son domicile sont établis à Paris (1); elle devra faire élection de domicile à Montpellier, conformément à l'article 59 du cahier des charges.

3. La société commencera à partir du jour de son autorisation; elle finira avec la concession, c'est-à-dire quatre-vingt-dix-neuf ans après l'époque fixée par le cahier des charges pour l'achèvement de la ligne entière.

TITRE II.

CONCESSION.

4. MM. Orsi, Granier, Delfosse et Coultet font apport à la société de la concession du chemin de fer de Graissessac à Béziers, et de tous les droits qui y sont attachés, tels qu'ils résultent du décret du 27 mars 1852 et du cahier des charges y annexé.

Ils apportent, en outre, à la société, activement et passivement, les

(1) Actuellement rue Taitbout, 45.

conventions et marchés de toute nature, relatifs à l'exécution des travaux et fournitures de matériel à la charge du chemin de fer de Graissessac à Béziers.

Ledit apport est fait sans aucune restriction ni réserve; en conséquence, la compagnie est mise entièrement aux lieu et place des concessionnaires, à la charge par elle de satisfaire à toutes les clauses et conditions, tant du décret de concession du 27 mars et du cahier des charges y annexé, que des conventions ou marchés ci-dessus mentionnés (1).

5. Les concessionnaires auront droit au remboursement des frais relatifs à l'entreprise faits par eux jusqu'à l'autorisation de la présente société.

Le compte de ces frais, appuyé des pièces justificatives, sera réglé par la première assemblée générale.

TITRE III.

FONDS SOCIAL. — ACTIONS. — VERSEMENT.

6. Le fonds social est fixé à la somme de dix-huit millions de francs.

Il est divisé en trente-six mille actions de cinq cents francs chacune.

Ces actions, entièrement souscrites, appartiennent aux personnes ci-après dénommées dans les proportions suivantes : (Suit la liste de ces personnes.)

Chaque action donne droit à un trente-six millième de la propriété de l'actif social, et des bénéfices de l'entreprise.

7. Après l'approbation des présents statuts et le versement d'au moins deux dixièmes par action, il sera remis aux ayants droit des titres provisoires et nominatifs.

8. Les souscripteurs originaires et les cessionnaires successifs sont solidairement garants jusqu'à concurrence du versement des cinq premiers dixièmes du montant de chaque action.

Après le versement des cinq premiers dixièmes, les titres provisoires seront échangés contre des titres définitifs qui seront au porteur, à moins que l'actionnaire ne demande un titre nominatif.

9. Les titres provisoires et les titres définitifs sont extraits de registres à souche, frappés du timbre sec de la compagnie et revêtus de la signature de deux administrateurs.

Chaque payement fait sur le montant de l'action sera constaté sur les titres.

10. La cession des titres nominatifs, soit provisoires, soit définitifs,

(1) Voy. la *Notice historique*, à la suite des statuts de la compagnie.

s'opère par une déclaration de transfert inscrite sur les registres de la compagnie et signée du cédant et du cessionnaire ou de leur fondé de pouvoirs, et de l'un des administrateurs ou d'une personne déléguée à cet effet par le conseil d'administration.

Ce transfert pourra être fait, soit à Paris, soit à Montpellier, soit à Londres, aux lieux que l'administration indiquera.

11. La cession des titres au porteur s'opère par la simple tradition du titre.

12. Le conseil d'administration pourra autoriser le dépôt et la conservation des titres dans la caisse sociale.

Il déterminera la forme des certificats de dépôt, les frais auxquels ce dépôt pourra être assujéti, le mode de la délivrance des certificats, et les garanties dont l'exécution de cette mesure doit être entourée dans l'intérêt de la société et des actionnaires.

13. Les actions seront indivisibles et la société ne reconnaît qu'un seul propriétaire pour chaque action.

14. Les droits et obligations attachés à chaque action suivent le titre, dans quelques mains qu'il passe.

La possession d'une action emporte adhésion aux statuts de la société.

Les héritiers, représentants ou créanciers de l'actionnaire ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la société, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration; ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

15. Le montant des actions est payable aux caisses qui seront désignées par le conseil d'administration; les versements auront lieu comme suit : un dixième dans les quinze jours qui suivront l'insertion au *Moniteur* du décret d'autorisation des présents statuts, et les autres dixièmes aux époques et dans les proportions déterminées par ledit conseil.

Tout appel de fonds devra être annoncé au moins quinze jours avant l'époque fixée pour le versement, dans deux journaux du département de la Seine et dans un journal du département de l'Hérault, désignés pour les annonces légales, et dans les journaux de Londres qui seront désignés par le conseil d'administration.

Le conseil d'administration pourra autoriser la libération anticipée des actions, mais seulement par voie de mesure générale applicable à toutes les actions; le taux de l'intérêt à servir aux actionnaires, en cas de versement anticipé, ne pourra excéder trois pour cent.

16. A défaut de versement aux époques déterminées, l'intérêt sera dû, par chaque jour de retard, à raison de cinq pour cent l'an.

La société pourra exercer l'action personnelle contre les retarda-

taires et leurs garants ; elle pourra aussi, soit distinctement de la poursuite personnelle, soit concurremment avec elle, faire vendre les actions en retard.

A cet effet, les numéros de ces actions seront publiés dans les journaux indiqués à l'article 15 ; à partir du quinzième jour après cette publication, la société, sans mise en demeure et sans autre formalité ultérieure, aura le droit de faire procéder à la vente des actions, sur duplicata, à la Bourse de Paris, par le ministère d'un agent de change. La vente sera faite aux risques et périls de l'actionnaire retardataire.

Les titres des actions ainsi vendus seront nuls de plein droit, et il sera délivré aux acquéreurs de nouveaux titres ayant le même numéro que les titres annulés ; en conséquence, toute action qui ne portera pas la mention régulière des versements qui auraient dû être opérés, cessera d'être admise à la négociation et au transfert.

L'imputation du prix à provenir de la vente, après déduction des frais et intérêts dus, s'opérera en commençant par les versements les plus anciennement exigibles ; le déficit sera à la charge des obligés aux versements ; l'excédant du prix de la vente, s'il y en a, appartiendra à l'actionnaire retardataire.

17. Les actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du capital de chaque action ; au delà, tout appel de fonds est interdit.

18. En cas de perte d'un titre nominatif, la compagnie ne peut être tenue d'en délivrer un nouveau que moyennant caution, conformément aux articles 151, 152, 153 du Code de commerce.

Le nouveau titre sera délivré trois mois seulement après que la déclaration de perte aura été insérée dans un ou plusieurs des journaux désignés en l'article 15.

La caution sera déchargée un an après avoir été fournie.

La déclaration de perte sera faite dans les termes et suivant la forme qui seront indiqués par le conseil d'administration.

TITRE IV.

ADMINISTRATION.

19. La société est administrée par un conseil composé de neuf membres ; chaque administrateur doit être propriétaire de cinquante actions, qui seront inaliénables pendant la durée de ses fonctions ; les titres de ces actions seront déposés dans la caisse de la société.

Les administrateurs sont nommés par l'assemblée générale des actionnaires ; leurs fonctions durent trois années ; leur remplacement

s'opère par tiers, dans l'ordre fixé par un tirage au sort ; les administrateurs sortants seront toujours rééligibles (1).

20. Par dérogation à l'article 19, le premier conseil d'administration sera composé des membres dont les noms suivent :

MM. *Edgard aîné, Nicolas-Félix Carteret, Louis-Honoré David fils aîné, Alexandre-Émile, vicomte de l'Espine; Prosper Monteaux, James Leray de Chaumont, marquis de Saint-Paul; vicomte Roualle de Rouville, Frédéric Sabatier d'Espeiran, Théodosius Uzielli.*

Les membres du premier conseil d'administration conserveront leurs fonctions jusqu'à l'expiration de l'année qui suivra l'époque de la mise en exploitation de la ligne entière.

21. En cas de vacance d'une place d'administrateur par suite de décès, de démission ou de toute autre cause, il sera pourvu au remplacement par les membres restants, sauf confirmation par la prochaine assemblée générale.

Les administrateurs ainsi nommés ne demeureront en fonctions que pendant le temps d'exercice de leurs prédécesseurs.

22. Le conseil d'administration nomme chaque année un président.

En cas d'absence du président, le conseil désigne celui de ses membres qui doit remplir les fonctions de président.

Le président peut être réélu indéfiniment.

23. Le conseil d'administration se réunit au siège de la société autant de fois que l'intérêt de la société l'exige, et au moins une fois par mois.

Les décisions sont prises à la majorité des membres présents ; en cas de partage, la voix du président est prépondérante.

La présence de cinq administrateurs est nécessaire pour valider la délibération.

24. Nul ne peut voter par procuration dans le conseil d'administration.

Les délibérations du conseil d'administration sont constatées par des procès-verbaux signés par le président et par les membres qui y ont pris part.

(1) Depuis que le chemin de fer de Graissessac à Béziers est mis sous séquestre, le conseil d'administration n'a d'autre pouvoir que celui de liquider les affaires et le passif antérieurs à la date du 12 mai 1858. Ce conseil est actuellement composé comme suit :

M. Benat, rue Castellane, 4, *président*.

M. Chaper, rue Buffault, 11.

M. L. Durand de Beauregard, à Montpellier (Gard).

M. Parès, rue Saint-Dominique-Saint-Germain, 35.

M. Ch. de Bousquet, rue de Ménars, 14.

M. de Guizard, rue Neuve-des-Mathurins, 1.

M. A. Banès.

Deux administrateurs à nommer.

Les copies ou extraits de ces procès-verbaux sont signés par le président et par un membre du conseil d'administration.

25. Le conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la société.

Il autorise les marchés de toute nature, ainsi que les achats de terrains et immeubles nécessaires pour l'exécution et l'exploitation du chemin de fer.

Il règle les approvisionnements et autorise les achats de matériaux, machines et autres objets relatifs à l'exploitation.

Il fixe les dépenses générales de l'administration.

Il autorise toutes mainlevées d'oppositions ou inscriptions hypothécaires, ainsi que tous désistements de privilège.

Il autorise toutes actions judiciaires et tous compromis ou transactions.

Il détermine le placement des fonds disponibles, et règle l'emploi de la réserve.

Il autorise tous retraits, transferts, transports et aliénations de fonds, rentes et valeurs appartenant à la société; il donne toutes quittances.

Il adresse au gouvernement toutes demandes de prolongement du chemin de fer, ou d'embranchement, sauf autorisation préalable ou radiation de ces demandes par la prochaine assemblée générale.

Il nomme et révoque tous les agents et employés.

Il détermine leurs attributions et fixe leurs traitements.

Il traite, transige et compromet sur tous les intérêts de la compagnie.

Il soumet à l'assemblée générale toute proposition d'emprunts.

Il lui soumet également les propositions de prolongement ou d'embranchement, de fusion ou traités de toute nature avec d'autres compagnies; de prolongation, ou de renouvellement de la concession, de modifications ou additions aux statuts, et notamment de l'augmentation du fonds social, et de la prorogation de la société.

Il consent à tous les changements que le gouvernement jugerait nécessaire d'apporter aux modifications et additions des statuts votés par l'assemblée générale.

26. Le conseil d'administration pourvoit à la négociation des emprunts votés par l'assemblée générale.

Il peut, avec l'approbation de l'assemblée générale, effectuer la vente des immeubles jugés inutiles à l'exploitation de la ligne, et acheter des immeubles autres que ceux désignés au paragraphe 3 de l'article 25 ci-dessus.

27. Le conseil d'administration peut déléguer la totalité ou partie de ses pouvoirs, soit à un ou plusieurs de ses membres, soit à toute autre personne, mais seulement par un mandat spécial et pour un objet déterminé.

Il peut également déléguer la totalité ou partie de ses pouvoirs gé-

néraux pour la direction de la société, à un directeur ou un comité composé d'au moins trois de ses membres; les délibérations de ce comité devront être prises à la majorité, et à l'unanimité s'il n'est composé que de trois membres.

28. Les fonctions des membres du conseil d'administration sont gratuites; ils reçoivent des jetons de présence.

Il pourra être attribué aux membres chargés de la direction, conformément au paragraphe 2 de l'article précédent, une rémunération dont le chiffre, ainsi que la valeur des jetons de présence, sera réglé par l'assemblée générale.

29. Les transferts de rentes et effets publics appartenant à la société, les actes d'acquisition, de vente et d'échange des propriétés immobilières de la société, les transactions, marchés et actes engageant la société, les acquits et endossements, ainsi que les mandats sur la banque et sur les dépositaires des fonds de la société doivent être signés par un administrateur et une personne désignée par le conseil, à moins d'une délégation expresse du conseil à un seul administrateur ou à toute autre personne.

30. Conformément à l'article 52 du Code de commerce, les membres du conseil d'administration ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ou solidaire relativement aux affaires de la société.

Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

TITRE V.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

31. L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires porteurs de vingt actions.

Elle est valablement constituée lorsque les actionnaires présents ou représentés, ainsi qu'il sera dit ci-après, sont au nombre de trente au moins, réunissant plus du dixième du capital social.

L'assemblée générale, valablement constituée, représente l'universalité des actionnaires.

32. Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires s'il n'est actionnaire lui-même et porteur de vingt actions; la forme des pouvoirs est déterminée par le conseil d'administration.

33. Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne remplissent pas les conditions imposées en l'article 31 pour constituer l'assemblée générale, il est procédé à une seconde convocation, à quinze jours d'intervalle.

Les délibérations prises par l'assemblée générale dans cette seconde

réunion seront valables, quel que soit le nombre des actionnaires présents ou des actions représentées, mais elles ne peuvent porter que sur les objets à l'ordre du jour de la première réunion.

54. L'assemblée générale se réunit de droit une fois chaque année; elle se réunit, en outre, extraordinairement toutes les fois que le conseil d'administration en reconnaît l'utilité.

Les convocations ordinaires et extraordinaires seront faites par un avis inséré, trente jours au moins avant celui de la réunion, dans les journaux désignés en l'article 15 ci-dessus.

La réunion a lieu à Paris, au siège de la société, ou à tout autre endroit indiqué par la convocation.

55. Les actionnaires domiciliés en France et porteurs de vingt actions au plus, possédées ou représentées, doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres et leurs procurations au siège de la compagnie, à Paris, huit jours avant l'époque fixée pour la réunion de chaque assemblée.

Les actionnaires domiciliés en Angleterre peuvent faire le dépôt de leurs titres entre les mains des personnes qui seront désignées par le conseil d'administration, et les certificats de dépôt, de même que les procurations, devront être déposés à Paris, dans le délai de huit jours ci-dessus fixé.

Il est remis à chaque déposant une carte d'admission, nominative et personnelle.

56. L'assemblée générale est présidée par le président du conseil d'administration, et en cas d'empêchement, par l'un des administrateurs, désigné par le conseil.

Les deux plus forts actionnaires présents et acceptants remplissent les fonctions de scrutateurs.

Les fonctions de secrétaire sont remplies par un actionnaire désigné par le bureau.

57. L'assemblée générale entend et discute les comptes, et les approuve s'il y a lieu.

Elle nomme les administrateurs en remplacement de ceux dont les fonctions sont expirées ou qu'il y a lieu de remplacer par suite de décès, de démission ou autre cause.

Elle prononce, dans les limites des statuts, sur tous les intérêts de la société.

Elle délibère sur les propositions qui lui sont soumises en exécution des paragraphes 12 et 13 de l'art. 25, et du paragraphe 2 de l'art. 26.

Elle donne au conseil d'administration tous pouvoirs nécessaires à cet effet.

Les décisions relatives aux objets mentionnés au paragraphe 15 de l'article 25 ne sont obligatoires qu'après avoir été approuvées par le gouvernement.

38. Les délibérations de l'assemblée générale sont prises à la majorité des voix des membres présents.

Cette majorité doit être de deux tiers dans le cas où les délibérations portent sur les objets désignés au paragraphe 6 de l'article 37.

Vingt actions donnent droit à une voix, sans que le même actionnaire puisse avoir plus de dix voix, soit par lui-même, soit comme fondé de pouvoirs.

39. Les délibérations de l'assemblée générale, prises conformément aux statuts, obligent tous les actionnaires.

Elles sont constatées par des procès-verbaux signés par les membres du bureau, ou la majorité d'entre eux.

Les extraits de ces procès-verbaux sont certifiés par le président de l'assemblée générale.

Une feuille de présence, destinée à constater le nombre des membres assistant à l'assemblée, et celui des actions représentées par chacun d'eux, demeure annexée à la minute du procès-verbal, ainsi que les pouvoirs; cette feuille est signée par chaque actionnaire en entrant en séance.

TITRE VI.

INTÉRÊTS. — COMPTES ANNUELS. — DIVIDENDES. — FONDS DE RÉSERVE. — AMORTISSEMENT.

40. Pendant l'exécution des travaux, et à partir de l'époque fixée pour les versements jusqu'après l'achèvement de la ligne entière, il sera payé aux actionnaires un intérêt de quatre pour cent sur les sommes par eux versées.

Il sera pourvu au paiement de cet intérêt au moyen des intérêts produits par le placement des fonds de la compagnie des produits des diverses parties de la ligne mise en exploitation, ainsi que de tous les produits accessoires de l'entreprise.

41. Après la mise en exploitation de la ligne entière, un inventaire général de l'actif et du passif de la société sera dressé chaque année et soumis à l'assemblée générale des actionnaires.

42. Les produits de l'entreprise serviront d'abord à acquitter les dépenses d'entretien et d'exploitation du chemin de fer, les frais d'administration, l'intérêt et l'amortissement des emprunts qui auront pu être contractés, et généralement toutes les charges sociales.

43. Après le prélevement des charges mentionnées en l'article précédent, les produits nets seront employés :

1° A constituer un fonds d'amortissement au moyen duquel le capital puisse être entièrement amorti cinq ans avant l'expiration de la concession ;

2° A servir aux actions amorties et non amorties un premier dividende de quatre pour cent par an, le dividende afférent aux actions amorties devant être versé au fonds d'amortissement, afin de compléter la somme nécessaire pour rembourser la totalité des actions dans le délai prescrit;

3° A former un fonds de réserve au moyen d'un prélèvement dont la quotité sera fixée par le conseil d'administration, et qui ne pourra être inférieur à trois pour cent de l'excédant des produits nets après les deux prélèvements ci-dessus.

Le surplus des produits est réparti également entre toutes les actions amorties et non amorties, la portion afférente aux actions amorties devant revenir aux propriétaires des titres délivrés en échange de ces actions.

44. Le fonds d'amortissement est employé chaque année jusqu'à due concurrence, à compter de l'année qui suivra la mise à exploitation de la ligne entière, au remboursement d'un nombre d'actions à déterminer comme il est dit en l'article 46.

45. S'il arrivait que dans le cours d'une ou plusieurs années les produits nets de l'entreprise fussent insuffisants pour assurer le remboursement du nombre d'actions à amortir, la somme nécessaire pour compléter le fonds d'amortissement serait prélevée sur les produits nets des années suivantes, avant toute attribution de dividende aux actionnaires.

46. La désignation des actions à amortir a lieu au moyen d'un tirage au sort qui se fait publiquement à Paris aux époques et suivant la forme déterminée par le conseil d'administration.

Les propriétaires des actions désignées pour le remboursement reçoivent en numéraire le capital effectivement versé de leurs actions et les dividendes jusqu'au jour indiqué pour le remboursement, et en échange de leurs actions primitives des actions spéciales qui ne donnent plus droit qu'à une part proportionnelle des bénéfices mentionnés dans le dernier paragraphe de l'article 43.

Ces actions ont, du reste, pour les attributions relatives à l'administration et pour le vote aux assemblées, les mêmes droits que les actions non amorties; les numéros des actions désignées par le sort pour être remboursées sont publiés comme il est dit en l'article 15 ci-dessus.

Le remboursement du capital de ces actions s'effectue au siège de la société, à partir du 1^{er} janvier de chaque année pour l'année qui a précédé.

47. Le paiement des intérêts et dividendes se fait au siège de la société.

Tous intérêts et dividendes qui n'ont pas été touchés à l'expiration des cinq années après l'époque de leur échéance annoncée, comme il

est dit au paragraphe 2 de l'article 13, sont acquis à la société conformément à l'article 2277 du Code Napoléon.

48. Le maximum de la réserve est fixé à un million de francs. Quand ce maximum sera atteint, le prélèvement destiné à le former sera suspendu. Il reprendra cours aussitôt que le fonds de réserve sera descendu au-dessous de ce chiffre.

TITRE VII.

LIQUIDATION.

49. Lors de la dissolution de la société, l'assemblée générale, sur la proposition du conseil d'administration, déterminera le mode de liquidation à suivre.

50. A l'expiration de la concession, les sommes existantes dans la caisse de la société et les valeurs provenant de la liquidation serviront, avant toute répartition aux actionnaires :

1^o A remettre le chemin de fer et ses dépendances en état d'être livrés au gouvernement, dans les conditions déterminées par le cahier des charges de la concession ;

2^o A compléter l'amortissement des actions dans le cas où il resterait encore des actions non amorties, auquel cas la somme disponible serait également répartie entre lesdites actions jusqu'à concurrence de leur montant.

TITRE VIII.

CONTESTATIONS.

51. Toutes contestations qui pourront s'élever entre les sociétaires, à raison des affaires sociales, seront jugées par des arbitres, conformément aux articles 51 et suivants du Code de commerce.

52. Dans le cas de contestations, tout actionnaire doit faire élection de domicile à Paris, et toutes notifications et assignations lui sont valablement faites au domicile par lui élu, sans avoir égard à la distance de la demeure réelle.

A défaut d'élection de domicile, cette élection a lieu de plein droit pour les notifications judiciaires et extrajudiciaires au parquet du procureur impérial près le tribunal de première instance du département de la Seine.

Le domicile élu formellement ou implicitement entraîne de droit attribution de juridiction aux tribunaux compétents du département de la Seine.

Pour l'exécution des présentes et pour toutes choses relatives à ladite société, les comparants, esdites qualités, élisent domicile au siège de la société.

NOTICE HISTORIQUE.

Le décret du 27 mars 1852 a concédé le chemin de fer de Graissessac à Béziers, d'une longueur de 51 kilomètres, pour un laps de 99 ans, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux, c'est-à-dire à dater du 27 mars 1856.

Le 12 mai 1858, un décret impérial a placé ce chemin sous séquestre.

La résiliation, en 1855, d'un premier marché à forfait qui avait été conclu pour l'exécution des travaux, la faillite des nouveaux entrepreneurs survenue en 1856, des travaux considérables dont le coût dépassait de beaucoup les devis primitifs, l'incendie d'un chantier et l'inondation de la voie de fer en 1857, enfin de nombreux procès, tels sont les principaux faits qui, par leur concours successif, avaient frappé d'impuissance l'administration de la compagnie et l'avaient enfin contrainte à réclamer l'intervention de l'autorité publique.

A la date de la mise sous séquestre, la section de Béziers à Bédarieux touchait seule à ses derniers travaux.

Le capital de 18,000,000 de fr., représenté par des actions, et qui devait suffire, d'après les devis primitifs, à la construction de la ligne entière, était absorbé. En outre, l'assemblée générale du 14 mars 1854 avait autorisé un premier emprunt représenté par 26,500 titres, d'une valeur nominale de 250 fr. et produisant 7 fr. 50 c. d'intérêt annuel. Cet emprunt a dû produire au prix d'émission, fixé à 140 fr. par obligation, fr. 3,710,000 00

Un deuxième et un troisième emprunts, autorisés par l'assemblée générale du 27 avril 1857, et représentés par 83,000 titres, qui, calculés comme les précédents, auraient dû produire

11,620,000 00

Total des emprunts autorisés avant la mise sous séquestre. fr. 15,330,000 00

L'organisation du séquestre a été modifiée par un décret impérial du 2 juillet 1859. En vertu de ce décret, un ingénieur, relevant immédiatement du directeur général des chemins de fer, a été établi en résidence à Béziers et attaché à l'administration de la ligne. Cet ingénieur est actuellement M. Compaing.

Le chemin est ouvert sur toute son étendue depuis 1859.

Aux termes du cahier des charges annexé au décret du 27 mars 1852, le gouvernement aura, à toute époque, après l'expiration des quinze premières années de la concession, la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années. Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession. Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

En 1858, une convention provisoire a été conclue entre le ministre des travaux publics et la compagnie, aux termes de laquelle l'Etat s'engageait à assurer, pendant une durée de 50 ans, une garantie d'intérêt représentée par une annuité comprenant l'intérêt et l'amortissement de 18 millions de francs empruntés ou à emprunter par la compagnie ; mais le projet de loi présenté au corps législatif en 1859 et tendant à approuver cette convention, a été retiré en 1860.

A la suite de ce retrait, le conseil d'administration, reconnaissant son impuissance à conjurer les périls imminents que court la société, a convoqué une assemblée générale extraordinaire des actionnaires et lui a proposé la liquidation pure et simple de l'entreprise. L'assemblée, réunie le 6 août 1860, n'a pu se prononcer régulièrement sur cette proposition, en raison du tumulte survenu durant la séance.



LISTE CHRONOLOGIQUE DES SOCIÉTÉS ANONYMES DE CHEMINS DE FER CRÉÉES EN FRANCE (1),

AVEC INDICATION DE LA DATE DES ORDONNANCES ET DÉCRETS QUI EN ONT APPRUVÉ LES STATUTS ET LEURS MODIFICATIONS, AINSI QUE DES NUMÉROS DU BULLETIN DES LOIS DANS LESQUELS CES DOCUMENTS ONT ÉTÉ PUBLIÉS.

DÉNOMINATION DES SOCIÉTÉS.	Date des ordonnances et décrets d'approbation.	Nos du Bulletin des lois contenant les statuts et leurs modifications. (2).
1. Compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à la Loire (3)	21 juillet 1824	691
— — — — —	19 avril 1826	95
— — — — —	6 mai 1849	65 1364
— — — — —	10 août 1855	56 657
2. Compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à Givors et à Lyon (4)	7 mars 1828	133
— — — — —	16 juin 1855	26 443
3. Compagnie du chemin de fer de la Loire (5)	26 avril 1829	501
4. Société du chemin de fer de Paris à Saint-Germain (6)	4 novembre 1835	107 9017
— — — — —	16 septembre 1839	447 45807
— — — — —	20 septembre 1843	805 19857
— — — — —	17 septembre 1853	46 865
5. Compagnie du chemin de fer de Montrouge à Montbrison (7)	31 janvier 1857	264 10635

(1) La dénomination des sociétés qui existent en 1860 est imprimée en lettres italiques. — Cette liste ne comprend pas les sociétés qui ont établi des chemins de fer pour le service de leurs exploitations industrielles.

(2) Les chiffres en caractères gras renvoient aux nos du Bulletin des lois et les autres aux nos spéciaux des ordonnances et des décrets cités. Ces nos correspondent à la série du Bulletin des lois qui comprend les volumes de l'année dans laquelle les statuts ou leurs modifications ont été approuvés. Depuis l'année 1832, tous ces documents sont publiés dans la *partie supplémentaire* du Bulletin.

(3 et 4) Fusionnées en 1853 dans la compagnie des chemins de fer de jonction de Rhône-et-Loire, voyez no 43.

(5) Déclarée en faillite le 1^{er} avril 1836 et reconstituée en 1841, voyez no 14.

(6) Fusionnée en 1855 dans la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, voyez no 46.

(7) Concession abandonnée en 1848.

DÉNOMINATION DES SOCIÉTÉS.	Date des ordonnances et décrets d'appro- bation.	Nos du bulletin des lois con- tenant les sta- tuts et leurs modifications.
6. Compagnie du chemin de fer de Paris à Meudon, Sèvres et Versailles (R. G.) (1).	25 août 1837	316 1133
7. Société du chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles (R. D.) (2).	24 novembre 1837	331 1167
8. Compagnie du chemin de fer de Bordeaux à la Teste (3).	25 février 1838	360 12019
— — — — —	10 mars 1838	464 2890
9. Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bale (4).	14 mai 1838	370 12175
— — — — —	15 avril 1853	48 315
— — — — —	17 août 1853	56 640
10. Société du chemin de fer de Montpellier à Cette (5).	4 juillet 1838	578 12436
11. Compagnie du chemin de fer de Paris à la mer par Rouen, le Havre et Dieppe, avec embranchements sur Elbeuf et Louviers (6).	13 août 1838	585 12506
12. Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans.	13 août 1838	585 12507
— — — — —	31 janvier 1841	525 15318
— — — — —	18 novembre 1845	814 20077
— — — — —	27 septembre 1852	276 7307
— — — — —	9 mars 1855	164 2894

(1) Dissoute en 1852, après l'acquisition de sa concession par la compagnie du chemin de fer de l'Ouest, voyez n° 32.

(2) id. id.

(3) Dissoute en 1838, après l'acquisition de sa concession par la compagnie des chemins de fer du Midi, voyez n° 39.

(4) Dissoute en 1854, après l'acquisition de la concession par la compagnie des chemins de fer de l'Est, voyez n° 26.

(5) Fusionnée en 1852 dans la compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, voyez n° 34.

(6) A abandonné sa concession (voyez loi du 1^{er} août 1839).

DÉNOMINATION DES SOCIÉTÉS.	Date des ordonnances et décrets d'approbation.	Nos du bulletin des lois contenant les statuts et leurs modifications.
13. Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen (1) — — —	28 juin 1840 17 mars 1841 23 juillet 1845 28 avril 1851	498 14717 527 15418 794 19668 431 5004
14. Compagnie reconstituée du chemin de fer de la Loire, d'Andrézieux à Roanne (2).	19 mai 1841	541 15366
15. Compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre (5).	29 janvier 1845	641 17224
— —	2 janvier 1847 17 juillet 1854	837 21482 104 1998
16. Compagnie du chemin de fer de Marseille à Avignon (4).	29 août 1845	679 17797
— —	15 novembre 1847	928 22462
17. Compagnie du chemin de fer de Paris à Sceaux Dénomination nouvelle : Compagnie du chemin de fer de Paris à Orsay (5).	25 février 1845	764 19295
18. Compagnie du chemin de fer du Centre (6)	12 octobre 1853	51 935
19. Compagnie d'exploitation du chemin de fer de Montpellier à Nîmes (7)	13 avril 1845	774 19459
20. Compagnie du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux (8).	22 avril 1845 16 mai 1845	777 19485 790 19625

(1) Fusionnée en 1855 dans la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, voyez n° 46.

(2) Fusionnée en 1853 dans la compagnie des chemins de fer de jonction de Rhône-et-Loire, voyez n° 43.

(3) Fusionnée en 1855 dans la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, voyez n° 46.

(4) Dissoute en 1855, après l'acquisition de sa concession par la compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, voyez n° 34.

(5) Dissoute en 1837, après l'acquisition de sa concession par la compagnie de l'Ouest, n° 46.

(6) Fusionnée en 1852 avec la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, voyez n° 12.

(7) A cessé d'exister en 1852, lorsque l'Etat a abandonné à la compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée le chemin de Montpellier à Nîmes.

(8) Fusionnée en 1852 avec la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, voyez n° 12.

DÉNOMINATION DES SOCIÉTÉS.		Date des ordonnances et décrets d'appro- bation.	Nos du bulletin des lois con- tenant les sta- tuts et leurs modifications.
21. Compagnie du chemin de fer d'Amiens à Boulogne (1).		29 mai 1845	734 19541
22. Compagnie du chemin de fer de Montreau à Troyes (2).		29 mai 1845	735 19539
— — — — —	— — — — —	25 juillet 1850	156 3509
25. <i>Compagnie du chemin de fer du Nord</i>		20 septembre 1845	802 19846
— — — — —	— — — — —	30 juin 1857	406 6259
24. Compagnie du chemin de fer de Fampoux à Hazebrouck (3).		22 septembre 1845	802 19847
25. Compagnie des chemins de fer de Dieppe et de Fécamp (4).		14 octobre 1845	806 19950
— — — — —	— — — — —	22 mai 1850	122 3155
26. Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg		17 décembre 1845	818 20167
Dénomination nouvelle : <i>Compagnie des chemins de fer de l'Est</i>		21 janvier 1854	62 1230
27. Compagnie du chemin de fer de Tours à Nantes (5).		17 décembre 1845	818 20168
28. Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon (6).		1 ^{er} mars 1846	854 20462
29. Compagnie du chemin de fer de Creil à Saint-Quentin (7).		24 avril 1846	858 20582
— — — — —	— — — — —	1 ^{er} avril 1847	899 21768
30. Compagnie du chemin de fer de Bordeaux à Cette (8).		24 septembre 1846	362 21041

(1) Dissoute en 1852, après l'acquisition de sa concession par la compagnie du chemin de fer du Nord, voyez n° 23.

(2) Dissoute en 1854, après l'acquisition de sa concession par la compagnie du chemin de fer de l'Est, voyez n° 26.

(3) Dissoute le 14 novembre 1846; déclarée déchue de sa concession.

(4) Dissoute en 1855, après l'acquisition de sa concession par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, voyez n° 46.

(5) Fusionnée en 1852 avec la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, voyez n° 12.

(6) Le chemin a été racheté par l'État en 1848 et concédé en 1852 à la nouvelle compagnie, constituée sous la même dénomination, voyez n° 33.

(7) Fusionnée en 1847 avec la compagnie du Nord, voyez n° 23.

(8) Dissoute le 31 juillet 1847; déchue de sa concession.

DÉNOMINATION DES SOCIÉTÉS.		Date des ordonnances et décrets d'appro- bation.	Nos du bulletin des lois con- tenant les sta- tuts et leurs modifications.
31. Compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon (1).		2 janvier 1847	837 21480
32. Compagnie du chemin de fer de l'Ouest (2)		27 janvier 1852	229 6303
— — — — —	— — — — —	29 janvier 1853	7 72
33. Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon (3).		20 mars 1852	236 6461
— — — — —	— — — — —	19 juin 1854	95 1833
34. Compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon.		27 mars 1852	254 6425
Dénomination nouvelle : Compagnie des chemins de fer de Lyon à la Méditer- ranée (4)		18 novembre 1852	285 7593
35. Compagnie du chemin de fer de Blesme et Saint-Dizier à Gray (5)		4 juin 1852	255 6738
36. Société du chemin de fer de Mulhouse à Thann (6)		30 juillet 1852	265 6931
— — — — —	— — — — —	5 août 1854	407 2040
37. Compagnie du chemin de fer de Paris à Caen et à Cherbourg (7)		11 septembre 1852	269 7062
38. Compagnie du chemin de fer de Dijon à Besançon (8)		11 septembre 1852	271 7152

(1) Dissoute le 11 octobre 1847; déchu de sa concession.

(2) Fusionnée en 1855 dans la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, voyez n° 46.

(3) Fusionnée en 1857 dans la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, voyez n° 50.

(4) Fusionnée en 1857 dans la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, voyez, n° 50.

(5) Dissoute en 1855, après l'acquisition de sa concession par la compagnie des chemins de fer de l'Est, voyez n° 26.

(6) Autrefois (depuis 1835) société en commandite. Dissoute en 1857, après l'acquisition de sa concession par la compagnie de l'Est, voyez n° 26.

(7) Fusionnée en 1855 dans la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, voyez n° 46.

(8) Fusionnée en 1854 dans la compagnie des chemins de fer de Lyon à la Méditerranée, voyez n° 34.

DÉNOMINATION DES SOCIÉTÉS.	Date des ordonnances et décrets d'approbation.	Nos du bulletin des lois contenant les statuts et leurs modifications.
39. <i>Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.</i>	6 novembre 1832	281 7377
40. <i>Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Dézières</i>	11 août 1836	508 4959
41. <i>Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France (1).</i>	26 février 1833	11 197
— — — — —	30 juillet 1833	53 604
— — — — —	13 mai 1834	37 4758
— — — — —	26 janvier 1836	254 4178
42. <i>Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève</i>	6 août 1833	57 635
43. <i>Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire (2).</i>	30 septembre 1833	49 917
44. <i>Compagnie du chemin de fer de Provins aux Ormes (3).</i>	12 octobre 1833	51 934
45. <i>Compagnie des chemins de fer de Saint-Rambert à Grenoble.</i>	18 février 1834	76 1361
46. <i>Dénomination nouvelle : Compagnie des chemins de fer du Dauphiné.</i>	5 décembre 1837	431 6914
47. <i>Compagnie des chemins de fer de l'Ouest</i>	16 juin 1833	491 3344
48. <i>Compagnie du chemin de fer de Montluçon à Moulins (4)</i>	25 juin 1833	201 3410
— — — — —	11 juillet 1833	212 3301
— — — — —	3 juillet 1837	400 6189
— — — — —	24 mai 1839	330 8371
49. <i>Compagnie du chemin de fer de Besseges à Alais.</i>	16 août 1833	220 3624
— — — — —	1 ^{er} octobre 1837	424 6596
50. <i>Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.</i>	3 juillet 1837	400 6188

(1) Son avoir a été partagé en 1837, entre les compagnies d'Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée, voyez nos 12 et 50.

(2) Dissoute en 1851, après l'acquisition de sa concession par le Grand-Central, voyez no 41.

(3) Dissoute le 29 mars 1855; concession annulée.

(4) Concession cédée au Grand-Central en 1835, voyez no 41.

TABLE DES MATIÈRES.



	Pages.
<u>INTRODUCTION.</u>	v
<u>Compagnie du chemin de fer du Nord. — Statuts.</u>	1
— — — — — <i>Notice historique.</i>	15
— — — — — <i>Situation financière.</i>	20
<u>Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans. — Statuts.</u>	25
— — — — — <i>Notice historique.</i>	58
— — — — — <i>Situation financière.</i>	46
<u>Compagnie des chemins du Midi et du canal latéral à la Garonne.</u>	
— — — — — <i>Statuts.</i>	50
— — — — — <i>Notice historique.</i>	64
— — — — — <i>Situation financière.</i>	71
<u>Compagnie des chemins de fer de Lyon à Genève. — Statuts.</u>	74
— — — — — <i>Notice historique.</i>	87
— — — — — <i>Compte général.</i>	90
<u>Compagnie des chemins de fer de l'Est. — Statuts.</u>	92
— — — — — <i>Notice historique.</i>	104
— — — — — <i>Situation financière.</i>	112
<u>Compagnie des chemins de fer de l'Ouest. — Statuts.</u>	116
— — — — — <i>Notice historique.</i>	128
— — — — — <i>Situation financière.</i>	135
<u>Compagnie du chemin de fer de Bessèges à Alais. — Statuts.</u>	138
— — — — — <i>Notice historique.</i>	150
— — — — — <i>Situation financière.</i>	151

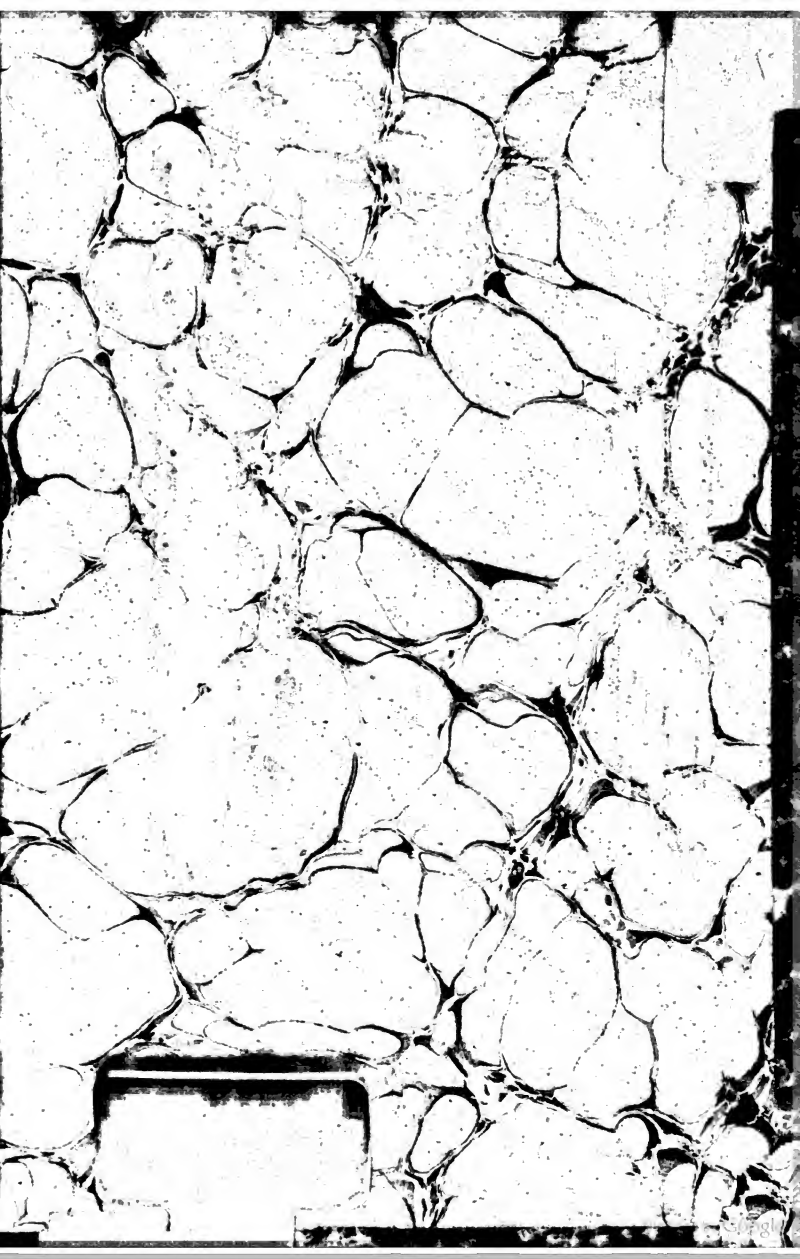
	Pages.
Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	154
— — — — — Statuts.	170
— — — — — Notice historique.	181
— — — — — Situation financière.	184
Compagnie des chemins de fer des Ardennes. — Statuts.	196
— — — — — Notice historique.	199
— — — — — Situation financière.	202
Compagnie des chemins de fer du Dauphiné. — Statuts.	213
— — — — — Notice historique.	217
— — — — — Situation financière.	217
Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers. — Statuts.	251
— — — — — Notice historique.	251
Liste des sociétés anonymes de chemins de fer créées en France de 1824 à 1860.	255



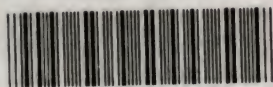
89097039903



B89097039903A



89097039903



b89097039903a